

aus Deutschland



Stipendien-Aufenthalt in
Äthiopien

Vom 29. Mai bis 25. August 2006

„Straßenbau in Äthiopien – pochende Adern der Hoffnung?“

Von Rouven Rech

Äthiopien, vom 29. Mai bis 25. August 2006



Inhalt

1. Zur Person	200
2. Mein langer Weg nach Addis	200
2.1 Warum Äthiopien?	200
2.2 Erschwerte Bedingungen – Die politische Lage	202
3. In den Straßen von Addis Abeba	205
3.1 Endlich in Addis – die Uhren ticken hier tatsächlich anders	205
3.2 Exkurs: E.R.A. – Entwicklung während der letzten Jahre	207
3.2 „Taksi, Taksi“ – Die erste Stippvisite	210
3.3 „Mercato“ – der größte Straßenmarkt Afrikas	213
3.4 Verkehrserziehung – „Saving lives, not losing them“	214
4. Im Norden des Landes	218
4.1 Bahir Dar – ein bisschen wie Holland?	218
4.2 Die Galleys von Ibat	218
4.3 Der private öffentliche Nahverkehr	221
4.4 Die Bewässerung und andere Hilfen	222
4.5 Exkurs – Das Schreckgespenst HIV/AIDS	224
5. Kurzer Halt in Alem Ketema	225
5.1 „Menschen für Menschen“ von Karlheinz Böhm	225
5.2 Die Treppen von Alem Ketema	226

5.3 Die neuen Straßen	227
5.4 Exkurs: „Mamas Bet“ oder das Finden der Weltformel	229
6. Südlich von Addis Abeba	230
6.1 Ziway-Dugda und Umgebung	230
6.2 Aus dem Arbeitsalltag eines Entwicklungshelfers	231
6.3 Von Eselskarren, Fahrradläden und anderen Geschäftsideen	233
7. Die Äpfel von Chencha	235
7.1 Arba Minch am Abaya See	235
7.2 Der mühsame Weg der „Dorze“-Frauen	236
7.3 Der älteste Birnbaum Chenchas	237
8. Resümee	238
9. Danksagungen	239

1. Zur Person

Rouven Rech, Jahrgang 1973, geboren in Bochum, absolvierte sein Studium der AV-Medienwissenschaften an der Universität Paderborn, sowie an der Hochschule für Film und Fernsehen Konrad Wolf in Potsdam-Babelsberg. Zudem übte er zahlreiche Tätigkeiten im Film- und Fernsehbereich (u.a. als Regieassistent, Produktionsleiter und -assistent) aus und realisierte eine Dokumentation über Filmzensur während der letzten Diktatur in Argentinien. 1998 und 1999 gehörte er zum Organisationsteam der Internationalen Studentenfilmtage „Sehsüchte“ in Potsdam. Von Oktober 1999 bis September 2000 DAAD-Stipendiat an der Universidad del Cine, Buenos Aires. Im Jahr 2001 Abschluss des Studiums als Diplommedienwissenschaftler mit dem Thema „Die Botschaft zwischen den Zeilen – Staats- und Ideologiekritik in Genredialektik und Themendiskurs des argentinischen Kinos während des ‚Proceso de Reorganización Nacional‘ (1976-83)“. Anschließend studierte Rouven Rech von 2001 bis 2004 im Projektstudiengang Dokumentarfilm-Regie an der Filmakademie Baden-Württemberg, dem im Frühjahr 2004 ein sechsmonatiger Aufenthalt an der Escuela Internacional de Cine y Televisión auf Kuba folgte. Seitdem arbeitet er als freier Filmemacher für öffentliche und private Fernsehanstalten sowie für Kinoproduktionen.

2. Mein langer Weg nach Addis

2.1 Warum Äthiopien?

„Wohin fliegst du? Nach Äthiopien?! Für drei Monate? Dann nimm aber genug zu Essen mit.“ Solche scheinbar gut gemeinten, wenngleich einfältigen Ratschläge bekam ich immer wieder zu hören, als ich davon erzählte, wohin mich meine Recherchereise verschlagen würde.

Das kulturelle und gesellschaftliche Gedächtnis in Deutschland verbindet mit dem Stichwort Äthiopien fast ausschließlich die entsetzlichen Bilder von aufgeblähten Kinderbäuchen und den skeletthaften Gestalten ihrer Eltern während der Hungersnot vor mehr als 20 Jahren. Ebenfalls in die mediale Erinnerung eingebrannt hat sich der zu jener Zeit energiegeladene Karlheinz Böhm, der bei seinem legendären Auftritt bei „Wetten-dass“ eine Wette gegen das gesamte Fernsehpublikum einging. Niemals, so sein Angebot, würde mehr als ein Drittel der Zuschauer jeweils eine D-Mark oder einen Franken spenden, um dem hungernden Land zu helfen. Dabei darf nicht vergessen werden, dass die zu jener Zeit von Frank Elstner moderierte Show durch das Fehlen der privaten Fernsehsender auf eine Einschaltquote von

fast 90 Prozent kam. Damals, im Jahr 1981, wird Äthiopien noch von einer sozialistischen Militärdiktatur geführt, der längst vergessene ECU wird als einheitliche europäische Währung vorgestellt und das Space-Shuttle Columbia startet seine erste Mission ins All.

Mittlerweile sind 25 Jahre vergangen und wir wissen immer noch nicht mehr über dieses Land, das zu den ärmsten Staaten der Welt zählt. Karlheinz Böhm, der seine Wette verlor, kämpft seit jenen Tagen unverdrossen mit seiner NGO „Menschen für Menschen“ für die Bevölkerung in den hungernden Teilen des Landes. Dennoch sind die journalistischen Informationen aus Äthiopien bis heute äußerst spärlich.

Manchmal gelingt es zumindest den äthiopischen Läufern, für kurze Zeit die Schlagzeilen der Sportseiten zu füllen. Etwa, wenn sie bei Olympischen Spielen oder bei einer Leichtathletik-WM den 10.000 Meter-Lauf gewinnen oder bei einem Stadtmarathon siegen – wie Haile Gebreselassie im Jahr 2006 in Berlin. Doch zumeist sind es die negativen Headlines, die das Land auf die Titelseiten (oder zumindest überhaupt einmal in die Tagesgazetten) katapultieren: Der aufflammende Konflikt mit dem Nachbar- und Bruderstaat Eritrea, eine tödliche Flutwelle während der Regenzeit oder der Disput um den vermeintlichen Erdölfund an der Grenze zum Sudan sind die aktuellen Themen, mit welchen Äthiopien in die Schlagzeilen gerät.

Diese einseitige Berichterstattung verwischt indes die Tatsache, dass Äthiopien zum Einen mit Hilfe der Weltbank und der EU, zum Anderen aus eigenen Stücken versucht, insbesondere die infrastrukturellen Mängel zu beheben, die dem Land große Probleme bereiten. Ziel dieser Investitionen und baulichen Maßnahmen ist eine nachhaltige Verbesserung der Lebensumstände der gesamten Gesellschaft.

Auf qualemendem Staub von Schotter und Geröll werden somit die Hoffnungen der äthiopischen Bevölkerung für eine bessere Zukunft gebaut. Die neuen Straßennetze und die Instandsetzung bereits bestehender Verkehrswege, die sowohl die Regierung wie auch etliche Nicht-Regierungs-Organisationen (engl. NGO) seit Mitte der neunziger Jahre im Land realisieren, sorgen dafür, dass auch weit abgelegene Dörfer erstmals an das Verkehrsnetz angeschlossen werden. Befahrbare Straßen, die auch in der stürmischen Regenzeit – dem alljährlichen Krenpt – einen Zugang zum Dorf garantieren, zwölf Monate im Jahr. Das ist in vielen Teilen Äthiopiens bislang keinesfalls eine Selbstverständlichkeit.

Aber selbst in der Trockenzeit standen und stehen halb- bis ganztägige Fußmärsche für die Bauern in vielen äthiopischen Provinzen auf der Tagesordnung, wenn es darum geht, Weizensamen oder Dünger zur Bewirtschaftung ihrer Felder zu beschaffen, Kühe oder Hühner zu besorgen oder Haushaltswaren zu kaufen. Doch nicht allein die Arbeit, sondern der gesamte

Alltag wird durch diese „Abgeschiedenheit“ beeinflusst: Krankenhäuser oder Schulen sind mancherorts ohne erhebliche Anstrengungen und stundenlange Fußmärsche kaum zu erreichen. Ein Kommunikationsfluss zwischen verschiedenen Dörfern ist auf diese Weise oftmals völlig unmöglich. Das Aufbrechen dieser Isolation durch die verkehrstechnische Vernetzung könnte der erste Schritt dazu sein, der zyklischen Wiederholung von Hungerkatastrophen und chronischer Armut zu entkommen.

Zum ersten Mal erwachte mein starkes Interesse für diese Thematik, als ich einen kurzen Artikel in der New-York-Times-Beilage der Süddeutschen Zeitung las. Dort wurde von einem armen Bauernpärchen berichtet, das sich langsam, aber stetig auf einer Straße, die bei uns nicht einmal als Feldweg bezeichnet würde, voranbewegte. Sie kamen gerade aus dem nächstgelegenen Krankenhaus, denn die alte Frau war ein paar Tage zuvor an Malaria erkrankt. Ohne den schnellen Transport auf der neu konstruierten Straße wäre vermutlich jede Hilfe zu spät gewesen. Der neue und gut instand gehaltene Weg rettete jedoch der schwer erkrankten Bauersfrau das Leben. Ein schneller und vor allem einigermaßen sicherer Transport wurde auf diese Weise möglich.

Damit war meine Entscheidung gefällt. Mein Weg sollte mich nach Äthiopien – dem Land mit der längsten christlichen Geschichte in Afrika – führen. Ich wollte ergründen, ob all die Hoffnungen berechtigt sind, die in den Bau von Straßen gelegt werden und welche kritischen Begleiterscheinungen die erheblichen Baumaßnahmen eventuell hervorrufen. Zu jenem Zeitpunkt konnte ich allerdings noch nicht ahnen, dass mein eigener Weg nach Äthiopien ähnlich lang und beschwerlich werden sollte wie ein mehrstündiger Marsch durch die äthiopischen Felder.

2.2 Erschwerte Bedingungen – Die politische Lage

Es sei vorangestellt, dass es im Vorfeld der Recherchereise mein explizites Anliegen war, im vorliegenden Projekt politische Zusammenhänge nur am Rande zu schildern. Es sollte vielmehr darum gehen, individuelle Geschichten zu entdecken, sowie persönliche Umstände vor Ort zu ergründen, um anschließend von authentischen Erlebnissen berichten zu können. Mir war bewusst, dass eine Aufgabenstellung, die die politische Situation umfasst, wesentlich mehr Recherchezeit in Anspruch nehmen und den Rahmen einer solchen Stipendienreise sprengen würde. Aus aktuellem Anlass ist an dieser Stelle jedoch ein kurzer, die wichtigsten Zusammenhänge erfassender Exkurs notwendig, um meine verzögerte Abreise nach Addis Abeba und die erschwerten Rahmenbedingungen meiner Vorort-Recherche zu erklären.

Als ich Anfang 2005 mein Projekt zur Förderung einreichte und die Zusage durch die Heinz-Kühn-Stiftung erhielt, stand Äthiopien kurz vor seinen ersten freiheitlichen Wahlen seit dem Fall des sozialistischen Militärregimes und dem anschließenden Übergang in die föderale Demokratie vor 15 Jahren. Von vor Ort berichtete man mir von einer geradezu euphorischen Stimmung, die die Straßen von Addis erfüllte. Politik war das Thema. Ob beim täglichen Plausch zwischen den Waschfrauen, bei den Händlern auf den unzähligen Märkten oder bei der Fahrt im öffentlichen Minibus-Taxi. Die gefürchtete Militärregierung der Derg – (Ausdruck aus der semitischen Sprache Ge‘ez für „Rat“ oder „Komitee“) – hatte im Jahre 1991 kapituliert und seitdem war eine Koalition aus mehreren Rebellen Gruppen an der Macht, die einen erbitterten Kampf gegen das brutale Regime geführt hatten. Es entstand die Bundesrepublik Äthiopien, deren einzelne Regionen nach ethnischen Merkmalen neu gegliedert wurden. Amharisch, die Sprache des letzten äthiopischen Kaisers Haile Selassie, blieb zwar Landessprache, aber die verschiedenen Regionalsprachen sind seitdem gleichberechtigt und werden u.a. im Schulunterricht der verschiedenen Provinzen verwendet. Es gibt in Äthiopien über 80 unterschiedliche Sprachen und die nationalen Nachrichten im Fernsehen werden jeweils zu verschiedener Stunde in den regionalen Sprachen Amharisch, Tigrinja und Oromo ausgestrahlt. Die nationale Regierung, die sich größtenteils aus Mitgliedern der kleinen im Norden gelegenen Tigray-Region zusammensetzt und nicht aus der traditionellen Herrscherregion Amhara stammt, herrscht seit 1991 unter dem Premierminister und ehemaligen Revolutionär Meles Zenawi. Schließlich sollte es am 15. Mai 2005 zu den ersten freien Wahlen im Land kommen. Zwar gab es schon in den Jahren zuvor mehrere Wahlakte, doch die wurden entweder von der Opposition boykottiert oder einzelne Parteien wurden von der Regierung nicht zur Wahl zugelassen. Große Themen der anstehenden Wahl waren nach etlichen Jahren immer noch die Aufteilung des Landes in die aktuellen Regionen, die Abspaltung Eritreas und viele auf ethnischen Konflikten beruhende Probleme. Insgesamt waren mehr als 70 Parteien zugelassen worden. Bis einschließlich zum Wahltag zeichnete sich ein fairer und offener Wahlkampf ab.

Mit dem eigentlichen Urnengang tauchten jedoch die Probleme auf, da sich im Verlauf des Wahltages eine erhebliche Niederlage der Regierungspartei EPRDF (Ethiopian People's Revolutionary Democratic Front) und ihres Ministerpräsidenten Meles Zenawi abzuzeichnen drohte. Als die ersten Resultate aus den Regionen bekannt und auch durch die Medien veröffentlicht wurden, zog die Regierung umgehend alle Journalisten aus den Provinzen ab. Jegliche Berichterstattung aus den Wahllokalen wurde unterbunden und zwei Tage später erklärte sich die Regierungspartei zum legitimen Gewinner der Parlamentswahlen.

Durch die anders lautenden Prognosen, die direkt nach den ersten Befragungen eingegangen waren, sowie in der rigorosen und teilweise brutal umgesetzten Einschränkung der Meinungsfreiheit sah die Opposition einen klaren Wahlbetrug vorliegen. Sie rief die Bevölkerung zum aktiven Widerstand und gezielten Demonstrationen auf. Bei den folgenden öffentlichen Kundgebungen kam es zu bewaffneten Auseinandersetzungen zwischen dem Militär und den oppositionellen Gruppen. Insgesamt wurden mehr als 400 Menschen bei Versammlungen im gesamten Land getötet. Außerdem nahm die Polizei viele führende Mitglieder der unterschiedlichen Oppositionsparteien aus häufig fadenscheinigen Gründen fest und „versäumte“ es, die stichhaltige Anklage laut Gesetz 45 Tage später vorzulegen. Die Oppositionellen blieben rechtswidrig in Gefangenschaft. Bis heute, zwei Jahre nach den Wahlen, ist die innenpolitische Lage angespannt. Es kam im Laufe der letzten Monate in Addis Abeba zweimal zu Bombenanschlägen in Cafés und Minibussen, bei denen einige Menschen zu Schaden und sogar zu Tode kamen. Auch außerhalb der Hauptstadt ist man auf die nationale Regierung nicht gut zu sprechen, bzw. hat dort die Regierungspartei nicht den entsprechenden Einfluss und es kommt immer wieder zu regionalen Spannungen zwischen den ethnischen Gruppen (momentan sind die Auseinandersetzungen an der Grenze zu Somalia, an der Grenze zum Sudan, sowie in der Gambella-Region die größten Konfliktherde). Zudem scheint die Meinungsfreiheit immer mehr eingeschränkt zu werden, da ausschließlich die Auffassung der Regierung in den öffentlichen Medien verbreitet wird. Es gibt in Äthiopien nur einen staatlichen Fernsehsender. Andere Informationen erhält die Bevölkerung nur aus Quellen wie Voice of America, dem Sender Deutsche Welle Fernsehen oder dem Internet. Allerdings ist die oppositionelle und durchaus polemische Internetseite „www.ethiomed.com“ durch die staatliche Telefonbehörde gesperrt. Die internationale Staatengemeinschaft verurteilt die Situation in Äthiopien, doch davon erfährt in der nationalen Berichterstattung so gut wie niemand.

Die offizielle Begründung der äthiopischen Regierung lautet, man habe zu früh mit dem endgültigen Demokratisierungsprozess begonnen und die Bevölkerung sei noch nicht bereit für offene Wahlen. Die Machthabenden Politiker sind der Meinung, sie hätten es lediglich versäumt, ihre segensreichen Ziele eindeutiger zu artikulieren, weshalb die Wähler die positive und erfolgreiche Politik der Revolutionspartei EPRDF nicht verstanden hätten. Dieser Fehler soll bei der kommenden Wahl nicht wiederholt werden.

Diese Behauptung wird dadurch bestätigt, dass die Oppositionsparteien untereinander uneins und schlecht organisiert sind. Ihre Ziele sind nicht klar erkennbar und manchmal sinnlos radikal. Eine klare objektive Beurteilung der Situation kann in meinem Recherchebericht nicht erfolgen, da dies eine

komplett andere Thematik wäre. Die nächsten Kommunalwahlen stünden im ersten Halbjahr 2007 an und die Regierung hat das Abhalten dieser Wahlen tatsächlich bereits angekündigt.

3. In den Straßen von Addis Abeba

3.1 Endlich in Addis – die Uhren ticken hier tatsächlich anders

Fast genau ein Jahr nach der Zusage meines Stipendiums trete ich endlich meine Reise nach Äthiopien an. Die politische Lage ist immer noch etwas angespannt, aber gewalttätige Auseinandersetzungen oder ein Staatsstreich erscheinen unter den gegebenen Umständen unwahrscheinlich zu sein. Ein wenig unheimlich erscheint mir jedoch schon, dass bei der Zwischenlandung in Karthoum fast alle Passagiere den Flieger verlassen. Lediglich zwölf Personen wollen mit mir nach Addis Abeba weiterfliegen. Mir kommen Zweifel an meinem eigenen Weiterflug!?

Es ist spät in der Nacht, als die Maschine endlich den Landeanflug auf Addis beginnt. Im dunklen Nichts unter mir kann ich erste Lichtquellen ausmachen, die schwach orangefarben vor sich hinglühen oder in einem neonartigen Weiß blitzartig aufleuchten und wieder ins Schwarz entschwinden. Etwa fünf Millionen Menschen sollen in Addis leben, doch die Anzahl der Lichtpunkte lassen eher auf eine mittlere Kleinstadt schließen.

Nach einer ruppigen, aber einigermaßen sicheren Landung strömt mir durch die geöffneten Bordtüren der erste Geruch des fremden Landes entgegen. Es scheint eine Mischung aus verbranntem Kerosin und unbekanntem Gewürzen zu sein. Vielleicht ist es aber auch meine Müdigkeit nach der 20-stündigen Reise und die lang ersehnte Ankunft, die meinen ermatteten Sinnen etwas vorgaukelt. Im Flughafen erkundige ich mich zunächst nach der Uhrzeit vor Ort und merke sogleich, dass mir mein Englisch-Leistungskurs, der zudem ca. 15 Jahre hinter mir liegt, in diesen Breitengraden nur bedingt weiterhelfen wird. Der freundliche Flughafenbedienstete spricht vornehmlich Amharisch. Nach etlichen missglückten Kommunikationsversuchen deutet er mir schließlich mit beiden Händen die Uhrzeit: Sechs Uhr!?! Ich runzle ein wenig die Stirn und schüttele den Kopf: Kann eigentlich nicht sein! Auf meiner Uhr ist es gerade 00.20 Uhr und ich hatte gelesen, dass die Differenz zu Deutschland höchstens eine Stunde betragen dürfte. Sprich, es sollte jetzt eigentlich 01.20 Uhr nachts sein. Mein Gegenüber schaut in mein verdutztes Gesicht, lacht wissend und lässt mich mit meiner Verwunderung allein. Die Verwirrung ist komplett. Am Zoll muss ich noch ein Einreiseformular ausfüllen, was mir bereits im zweiten Anlauf gelingt. Beim ersten

Mal kämpfe ich mit den amharischen Schriftzeichen, bevor ich bemerke, dass die Rückseite in englischer Sprache bedruckt ist. Dann ist es so weit. Der Zoll und die Passkontrolle sind gemeistert – ich bin offiziell in Äthiopien angekommen. Von weitem sehe ich schon meinen Rucksack, der seinen Weg nach Addis ebenfalls gefunden hat und nun einsam seine Runden auf dem Gepäckband dreht.

Am Ausgang nimmt mich sofort Yaphet in Empfang, der als Fahrer für den Ethiopian Gemini Trust arbeitet. Dieser Trust wurde schon 1983 gegründet und betreut zurzeit ca. 1.000 Familien mit Zwillingskindern. Insgesamt profitieren sogar mehr als 12.000 Menschen direkt oder indirekt von der NGO. Bei dieser lokalen Non-Governmental Organisation werde ich meine ersten Wochen in Äthiopien verbringen. Innerhalb der NGO-Aktivitäten gibt es ganz unterschiedliche Projekte und Förderungen wie z.B. auch Schauspiel-, Musik- und Filmprojekte. Die Filmcrew mit dem Namen Gem-TV, deren Ausbildung im Alter von ca. 15-16 Jahren begann, hatte zunächst fünf Jahre lang ein theoretisches und praktisches Training erhalten und arbeitet nun seit weiteren fünf Jahren an Filmproduktionen für andere Nichtregierungsorganisationen im gesamten Land. Bei Gem-TV absolviere ich mein vierwöchiges Praktikum.

Alle Teilnehmer, Arbeiter und Mitglieder von Gemini kommen aus Familien mit Zwillingskindern. Auch Yaphet gehört zu solch einer Familie. Glücklicherweise testet er nicht gleich meine nicht vorhandenen Amharisch-Kenntnisse. „Salamnäh! How are you? Wie war der Flug?“ Noch bevor ich seine Begrüßung erwidere, frage ich ihn nach der Uhrzeit: „Jemand vom Flughafenpersonal hat mir gesagt, es sei hier 6 Uhr oder 6.30 Uhr?“ Yaphet lacht mich an: „Das ist richtig. Und außerdem schreiben wir gerade das Jahr 1998.“ Soll das ein Scherz sein? Ohne weiteren Kommentar greift sich Yaphet meinen Rucksack und wir machen uns auf den Weg ins Gästehaus von Gemini.

Gleichzeitig bekomme ich auf der Fahrt einen ersten Eindruck von den Straßen in Addis Abeba. Die „neue Blume“ – so die wörtliche Übersetzung des Städtenamens – ist zumindest in den frühen Morgenstunden eine verschlafene Stadt, auf deren Gehwegen kaum eine Seele zu finden ist. Beinahe alle Läden sind geschlossen. Nur ab und zu verrät ein kleiner Lichtstrahl, dass hier und dort auch mitten in der Nacht noch Handel betrieben wird. Vielleicht ist es aber auch eine Bar, die ihre letzten Kunden noch nicht losgeworden ist. Die Uhren ticken ja eh anders, wie ich schon erfahren habe. Die Hauptstraßen sind geteert und mit Laternen versehen. In den Seitenwegen brennt jedoch kein einziges Licht und in der Dunkelheit kann ich schemenhaft erkennen, dass der Belag der Nebenstraßen aus matschigem Lehm und nassen Steinbrocken besteht.

„Was hat es denn nun mit der Uhrzeit auf sich?“ frage ich Yaphet. „Ich dachte, es sei nur eine Stunde Zeitunterschied, und jetzt sind es gleich acht Jahre.“ Der Fahrer schüttelt den Kopf und grinst mich an: „Das stimmt schon, nach deiner europäischen Zeit ist es nur eine Stunde Unterschied. Aber wir berechnen hier zum einen den Tagesbeginn mit Sonnenaufgang. Das bedeutet, wenn du dich um sieben Uhr morgens mit mir treffen möchtest, dann ist es bei mir gerade ein Uhr. Zum anderen rechnen wir unsere Jahre nach dem julianischen Kalender. Der fängt ca. acht Jahre später an und hat auch noch 13 Monate, wobei der letzte Monat nur aus fünf Tagen besteht.“ Na, wunderbar. Dann ist ja alles klar. Ich sehne mich mittlerweile nur noch nach meinem Bett und viel Schlaf – egal, welche Uhrzeit und welches Jahr hier gerade geschrieben wird.

3.2 Exkurs: E.R.A. – Entwicklung während der letzten Jahre

„Viele Wege führen nach Rom“ – wohl eines der geläufigsten Sprichworte, wenn es um das Thema Verkehrswege geht. Die Römer verwebten ihr koloniales Reich mit einem Netz aus etwa 80.000 km Straße und 29 von Rom ausgehenden „Highways“. Auf diese Weise behielten sie die Kontrolle über Transportgüter und den politischen Einfluss in ihrem riesigen Gebiet. Vielleicht bietet dieser kurze Blick in die Geschichte auch eine Erklärung dafür, warum in Äthiopien dem Straßenbau erst seit ein paar Jahren eine höhere Aufmerksamkeit zuteil wird und dadurch den Verkehrswegen nachhaltige Investitionen zu Gute kommen. Abessinien, so der alte Name, stand als einziges Land Afrikas niemals unter dem Joch einer Kolonialmacht. Lediglich von 1935 bis 1941 besetzten die Italiener das Land, ohne sich jedoch als Kolonialmacht etablieren zu können. Ein Grund hierfür liegt sicherlich in einer geologischen und geographischen Besonderheit: Immense Hochlandplateaus wechseln sich mit weitläufigen Tiefebene ab. Gewaltige Canyons zerklüften die Landschaft und bis vor einigen Jahren machten dichtbuschige Wälder ein schnelles Vorankommen unmöglich. Diese Unwegbarkeit des Landes ist ein Grund dafür, dass es nicht erobert wurde und den nach Afrika expandierenden europäischen Mächten zum Opfer gefallen ist. Allerdings bauten die kolonialen Herrscher in anderen Staaten verschiedene Transportwege – vor allem zur Vereinfachung des Abtransports wertvoller Ressourcen, auf denen dann die in die Unabhängigkeit entlassenen Regierungen aufbauen konnten. In Äthiopien war dies nicht möglich.

Das Land verfügt auch deshalb wohl über das kürzeste und am schlechtesten ausgebaute Verkehrsnetz in Afrika. Zumindest galt dies noch bis Anfang der neunziger Jahre.

Zwischen dem 17. und 18. Jahrhundert gab es nur vereinzelt befestigte Wege, die die damaligen Königreiche und Provinzen miteinander verbanden. Kaiser Yohannes IV (1872-1889) wollte das Straßensystem erweitern, doch die ständige Gefahr einer Invasion durch Ägypter, Türken und Derbush vereitelte das überaus ehrgeizige Vorhaben.

Erst zwischen den Jahren 1896 bis 1916 gelang es Kaiser Menelik, Erfolge im Straßenbau zu verbuchen. So entstanden feste Schotterstraßen von Eritrea nach Addis Abeba, sowie von der Hauptstadt aus nach Addis Alem. In diesem Ort hatte der Herrscher einen Palast erbauen lassen, nachdem sich sein eigentlicher Plan, Addis Alem zur neuen Hauptstadt zu machen, nicht realisieren ließ (Addis Alem bedeutet übersetzt „neue Stadt“). Zu jener Zeit entstanden auch die ersten Asphaltstraßen.

Als schließlich die Italiener das Land okkupierten, waren diese darauf bedacht, Straßen zu bauen, die insbesondere einen militärischen Nutzen erfüllten und nicht in erster Linie ökonomischen Ansprüchen genügten. Beinahe 6.000 km Straße verlegten die italienischen Besatzer während dieser fünf Jahre, wobei vor allem einheimische Arbeitskräfte ausgebeutet und wie Sklaven eingesetzt wurden.

Als die Italiener schließlich das Land aufgrund der brisanten Kriegslage verlassen mussten, sprengten sie alle Brücken, Verkehrswege und weitere wichtige Konstruktionen in die Luft. Daraufhin geschah in den folgenden zehn Jahren so gut wie nichts in Äthiopiens Bausektor.

Diese Stagnation, ausgelöst durch einen akuten Mangel an finanziellen Mitteln und ausgebildetem Personal, spiegelte sich natürlich in allen Wirtschaftsbereichen wieder. Die atemberaubende, aber gleichzeitig herausfordernde Landschaft und das Fehlen geeigneter Gerätschaften verhinderten ein Vorankommen der äthiopischen Staatswirtschaft.

Im Jahr 1951 wurde dann die Imperial Highway Authority gegründet, die erste staatliche Institution in Äthiopien, die sich mit dem Straßenbau beschäftigte. Es wurden Kredite bei der Internationalen Bank für Entwicklungshilfe aufgenommen und sogar Bildungseinrichtungen für das Ingenieurwesen ins Leben gerufen. Schließlich gab es zum damaligen Zeitpunkt lediglich einen einzigen (!) äthiopischen Straßenbauingenieur im gesamten Land.

Trotz dieser eindeutigen Signale schritt der Straßenbau nur recht langsam voran. Lediglich rund 18.000 km Haupt- und Nebenstraßen entstanden unter der Obhut der Imperial Highway Authority und ihrem Nachfolger, der E.R.A – The Ethiopian Road Authority. Ob die Monarchie unter dem schillernden Kaiser Haile Selassie oder die autoritäre Herrschaft der Kommunisten mit dem Regenten Mengistu – niemand vermochte es, entscheidende Impulse zu geben. Nur wenige Kilometer Straße entstanden, die leider nicht

nachhaltig angelegt waren und häufig bei den ersten Schauern der Regenzeit weggewischt wurden. Außerdem verhinderten schwelende interne Konflikte, Bürgerkriege mit dem benachbarten Eritrea und Dürrekatastrophen eine positive Entwicklung in diesem Bereich. Weite Teile des Landes waren (bzw. sind auch heute noch) während des Kreppt monatelang von der Außenwelt abgeschnitten.

Mit dem Regierungswechsel durch die Revolution im Jahr 1991 kam es zu etlichen Veränderungen im Bereich der Road Authority. Zum einen wurde den Rural Road Authorities der einzelnen ethnisch gegliederten Provinzen die Verantwortung für das lokale Straßennetz überantwortet. Zum anderen setzte sich die Regierung das ehrgeizige Ziel, endlich das gesamte Straßennetz auszubauen und auch instand zu halten.

Im Jahr 1996 stellte die Regierung ein Projekt vor, welches mit Hilfe eines Zuschusses von mehreren Millionen Euro durch die Weltbank und die Europäische Union unterstützt wurde. Initiator dieses „Projekts zur Restrukturierung der äthiopischen Straßenbehörde (1996 bis April 2006)“ war das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ). Auf Seiten der Entwicklungshilfe war die Gesellschaft für technische Zusammenarbeit (GTZ) unter der Leitung von Bernard van Amping die ausführende Hand dieses Restrukturierungsprojekts. Innerhalb von acht Jahren wurden die äthiopischen Straßen komplett erneuert und die erste Bauphase konnte im Jahr 2005 abgeschlossen werden. Die Gesamtlänge der Straßen wurde um ca. 11.000 km auf 37.018 Kilometer erhöht. Es gibt 4.972 km Asphaltstraße, 13.640 km Schotterpiste und 18.406 km unbefestigte Landstraße. Die Dichte des Straßennetzes erhöhte sich von 0,46 pro 1.000 Personen auf 0,51 pro 1.000 Personen. Zudem wurde der Zustand sowohl der Asphalt- wie auch der Schotterstraßen bedeutend verbessert. In der zweiten Phase von 2005 bis 2007 sollen weitere Straßen wiederhergestellt und das Netz vergrößert werden. (Zum Vergleich: Äthiopien besitzt mittlerweile 38.000 befestigte Straßen, darin sind Schotterpisten miteingeschlossen. In Deutschland sind es dagegen ca. 640.000 Straßenkilometer.)

Außerdem wurde der Ethiopian Road Fund ins Leben gerufen. Diese Einrichtung sorgt für die komplett eigenfinanzierte Instandhaltung der gebauten Wege. Von den Einnahmen eines jeden Liters Sprit an den Tankstellen fließen einige Cent in diesen Fonds, der ausschließlich zur Ausbesserung und Wiederherstellung aller Straßen in Äthiopien dient.

Natürlich gilt es, bei all den in Zahlen messbaren Erfolgen nicht außer Acht zu lassen, inwiefern diese Entwicklung auch positive Konsequenzen für die einfache Bevölkerung des Landes nach sich zieht. Insgesamt verfügt Äthiopien über ungefähr fünf asphaltierte Haupttangente, die für den Handel und den Transport mit dem Ausland wichtig sind. Die meisten Straßen

sind jedoch staubige Schotterpisten, die einzig und allein für den lokalen Transport und die Kommunikation zwischen einzelnen Dörfern ausschlaggebend sind.

Wie werden die Straßen genutzt? Welchen realen gesellschaftlichen Austausch ermöglichen sie? Welche neuen Technologien und welchen Nutzen bringen sie in ländlichen Gegenden?

3.2 „Taksi, Taksi“ – Die erste Stippvisite

In Addis Abeba gibt es, wie in den meisten afrikanischen Städten, verschiedene Möglichkeiten, sich im alltäglichen Straßengetümmel zu behaupten. Die billigste, gleichzeitig aber auch die unbequemste Art ist die Fortbewegung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Orange-rot bemalte, altertümlich anmutende Busse schieben sich ächzend durch das dichte Verkehrsaufkommen und quälen sich über die spitzen Steine der Schotterwege. Meistens ist allerdings völlig unklar, wann das nächste dieser Ungetüme wohl gewillt ist, die entsprechende Haltestelle anzusteuern. Busfahrpläne existieren einfach nicht. Außerdem sind diese Linienbusse hoffnungslos überfüllt, so dass verzweifelte Mitfahrer sich sogar an den Außentüren festkrallen. Die Alternative hierzu sind die so genannten „Taxis“. Hierbei handelt es sich um blau-weiß lackierte Toyota-Busse, die bis zu zehn Leute (bei starken Regenfällen und auch zur späten Abendstunde auch ein paar mehr) transportieren können. Zu hunderten bevölkern sie die Hauptverkehrswege in der äthiopischen Metropole. Sie stehen an jeder Ecke und haben feste Routen, auf denen sie – je nach Tageszeit und Bedarf – zu finden sind. Kaum eines dieser Vehikel ist beulenfrei oder verfügt etwa über intakte Blinklichter. Das würde aber auch wenig Sinn machen, denn die Verständigung mit den anderen Verkehrsteilnehmern funktioniert vielmehr über komplizierte Handzeichen, sowie unzählige Hupsignale. Kleinere Unfälle mit Diskussionen auf der Kreuzung oder Reparaturen von Reifenschäden auf den Fahrstreifen gehören ebenfalls zum Alltag.

Da ich mich in den ersten Tagen noch nicht firm genug fühle, den Verkehrsdschungel zu durchschauen, entscheide ich mich für das Ferenji-Fortbewegungsmittel: ein „Contract Taxi“. Während in den normalen Taxis die Fahrpreise für die verschiedenen Strecken festgeschrieben sind und sich die Fahrtkosten im minimalen Cent-Bereich abspielen, werden für eine Fahrt in einem „Contract“ bis zu 40 Birr verlangt. Ich winke einen ebenfalls blau-weiß bemalten Lada wild fuchtelnd und mit hektischen „Taksi, Taksi“-Rufen an den Straßenrand. Der Fahrer begreift in letzter Minute, dass ich seine Dienste in Anspruch nehmen möchte, bremst mit quietschenden Reifen und

fährt unbekümmert einige Meter rückwärts durch den ihn passierenden Wagenstrom. Bei näherem Hinsehen stelle ich fest, dass die Farbe dazu dient, die verschiedenen von Rost durchfressenen Teile des Wagens dürrtzig zusammenzuhalten. Ich blicke durch das Beifahrerfenster: „Zum Mercato – Was kostet mich das?“ Der Fahrer schaut mir in die Augen, mustert mich kurz und sagt: „Für dich, nur 60 Birr.“ „Ah, das ist ja wirklich ein Spottpreis“, antworte ich mit leicht ironischem Unterton. „Wie wär’s mit 20?“ Der Fahrer verzieht das Gesicht: „I am tired to go by this unnecessary prices“. Er ist wohl nicht einverstanden. Und nach langem Geschacher einigen wir uns auf 35 Birr. Ich fühle mich bereits wie ein Abesha – ein Einheimischer, der wesentlich weniger für eine Taxifahrt zahlt. Erst einige Taxifahrten später merke ich, dass es ein für weiße Ausländer sehr üblicher Preis gewesen ist.

Während ich zu ihm in den Wagen steige, greift er in eine große Tüte mit langstieligem Grünzeug. Er reißt etliche Blätter von den Stengeln und schiebt sich einen großen grünen Ballen weit in den aufgerissenen Mund. Genüsslich schmatzend fährt er dann los. Er schluckt die Blätter allem Anschein nach nicht einfach herunter, denn nach kurzer Zeit läuft ihm eine grünlich schimmernde Brühe aus dem linken Mundwinkel. „What are you chewing?“, frage ich ihn nach einer Weile. „Oh, das ist Chat. Kennst du das nicht?“, sagt er in einem leicht lehrmeisterhaften Tonfall. „Stammt ursprünglich aus Somaliland und der Afar-Region. Dort hat das eine Jahrhunderte währende Tradition. Wir nehmen es meist mit Freunden am Wochenende zu uns. Es hat eine aufputschende und wach machende Wirkung. Ist super!“ „Ach, es ist also eine Droge. Und das nimmst du beim Autofahren?“, versuche ich ihn aus der Reserve zu locken. „Ach, was. Das ist doch keine Droge. Ganz im Gegenteil. Man kann sich dann viel besser konzentrieren. Man ist aufmerksamer und reaktionsschneller. Und nicht nur das. Die Sorten sind ganz unterschiedlich und es gibt sogar welche, die stimulierend wirken. Willste auch mal?“ Er zwinkert mir zu und hält mir die Tüte entgegen. Dankend lehne ich ab. So ganz sicher bin ich mir mit der Wirkung dieser Pflanze dann doch nicht. Vor meiner Abreise hatte ich noch gelesen, dass Äthiopien bei der Anzahl von Verkehrsunfällen und deren Opfern die internationalen Rankings im negativen Sinne anführt. Als ich nun meinen doch zunehmend hibbelig agierenden Fahrer betrachte, bin ich mir nicht so sicher, welchen Anteil der Chat-Konsum an diesen fatalen Statistiken hat. Allerdings muss ich anerkennen, dass mein kauender Kondukteur uns mit sicherem Blick durch das laute Konzert aus Autohupen und Fahrergeschimpfe kurvt.

„Was machst du hier in Addis? Urlaub? Oder arbeitest du etwa auch bei einer NGO?“ fragt er mich dann mit vollem Mund. Ein berechtigte Frage, denn es gibt in Äthiopien laut Angabe aus einer nicht offiziellen Quelle ca. 600 internationale NGOs und mehr als 2.000 lokale Organisationen. Es gibt

kaum Ausländer, die ihr Geld nicht bei einer Nicht-Regierungs-Organisation verdienen. „Weder noch“, antworte ich ihm, „Ich recherchiere für ein journalistisches Projekt über den Straßenbau in Äthiopien und seine Auswirkungen auf die Bevölkerung.“ „Mensch, das ist wirklich gut. Straßen, was. Ich sag dir eins. Wenn wir weiter so viele Straßen bauen, dann hat Äthiopien bald keine guten Leichtathleten mehr.“ Ich schaue ihn zweifelnd an. „Du glaubst mir wohl nicht. Weißt du, wo die besten Läufer unseres Landes herkommen? Aus Bekoji. Das ist ein Ort, der ca. 105 Kilometer südöstlich von Addis liegt. Jeder gute Läufer kommt aus diesem Dorf oder zumindest aus der Region. Allen voran Haile Gebrselassie. Der ist Olympiasieger und Weltmeister über 5.000 und 10.000 Meter geworden. Heute ist er Millionär. Da siehst du“, und zeigt auf ein modernes und komplett verglastes Hochhaus in der Bole-Road, an dem wir gerade vorbeifahren, „das ist das Alem-Building. Der gesamte Bau gehört Haile und ganz oben hat er sein Büro. Er gibt wirklich viel von seinem Erfolg an das Land weiter. Investiert in Geschäfte, baut Schulen und hilft den Ärmsten der Armen. Aber bald werden wir keine guten Läufer mehr haben. Das ist ja auch ganz logisch. Bis vor kurzem gab es in Bekoji keine vernünftigen Straßen. Die Kinder hatten keinen Schulbus und mussten jeden Tag mindestens acht Kilometer zum Unterricht laufen. Barfuss, bei Wind und Wetter. Da gab es nichts. Genau so hat es Ato Haile gelernt. Er ist jeden Tag gelaufen, so schnell er konnte. Über Stock und Stein. Da hatte er noch keine superleichten Turnschuhe an, oder so. Alle kommen aus diesem Dorf: Kenenisa Bekele, Tirunesh Dibaba und Derartu Tulu – und die sind noch besser als Haile. Aber vor ein paar Jahren haben sie dort eine Straße hingebaut. Damit ist es vorbei.“

Ganz so einfach ist die Sache dann doch nicht, denke ich bei mir. Schließlich bedeutet eine Straße nicht gleichzeitig auch, dass auf der Strecke Privatwagen oder gar Busse verkehren. Autos und deren Unterhalt sind für den durchschnittlichen Äthiopier unerschwinglich. Und öffentliche Busse gibt es auch nur selten. Die Regierung hat zwar ein Road Transportation and Traffic Programme (RTTP) ins Leben gerufen, doch das funktioniert bislang nur in wenigen Regionen. Der Betrieb eines fahrbaren Untersatzes ist teuer. Schließlich wird auf Straßen gefahren, wo die Anzahl an Schlaglöchern häufig größer ist als der Anteil an Schotter und Asphalt. Noch steht die große Tradition von guten äthiopischen Läufern nicht vor ihrem Ende. Das wird auch deutlich, als wir ein paar Blocks weiterfahren.

Auf unserem Weg kommen wir nämlich am Mesquel Square vorbei, dem größten öffentlichen Platz von Addis. Hier finden zu besonderen Anlässen Paraden, Märsche oder Demonstrationen statt. Auch die Versammlungen nach den Wahlen im Mai und vor den Unruhen im November 2005 nahmen hier ihren Anfang. An anderen Tagen üben auf der asphaltierten Präsentier-

fläche barfüßige Jugendliche mit ihren Fußballmannschaften den Doppelpass oder absolvieren sogar ein Torwarttraining. Ein Stück weiter oberhalb, auf den mit kurzem Gras bewachsenen Zuschauerrängen, sprinten und joggen eine Vielzahl ehrgeiziger Leichtathleten – egal welchen Alters. Die wenigsten von ihnen tragen Schuhe und dennoch macht es den Anschein, als könnten sie noch Stunden so weiterlaufen. Ein kleiner Junge, nicht älter als 12-13 Jahre, läuft mit abgewetzten Schlappen und aufgerissenen Jeans seine Bahnen. Er träumt sicher davon, später einmal als Profi-Läufer seine gesamte Familie ernähren zu können.

3.3 „Mercato“ – der größte Straßenmarkt Afrikas

Eine der interessantesten Ecken in Addis ist sicherlich der Mercato – angeblich der größte Markt in ganz Afrika. Ich habe natürlich keine Ahnung, ob das wirklich stimmt, denn überall auf der Welt gibt es Orte, von denen die Einheimischen erzählen, es seien die größten, schönsten, bemerkenswertesten oder ältesten Straßen, Berge, Hütten oder Schluchten. Der Mercato ist jedoch in der Tat ein einzigartiger Ort, soviel ist sicher. Unzählige Geschäfte und Buden durchziehen dieses enge Stadtviertel, das wohl als das Zentrum des äthiopischen Warenaustausches bezeichnet werden kann. Von hier aus starten mit Lebensmitteln, Stoffen und allen anderen erdenklichen Materialien (über-)ladene Kleintransporter ins Umland und versorgen die Bevölkerung in den Dörfern. Diese mit wenig PS, aber wagemutigen Fahrern bestückten Gefährte sind wohl aktuell das größte Sicherheitsrisiko auf den Straßen Äthiopiens. Im Innenraum der Transporter finden meist 10-12 Personen Platz, deren frisch erworbene Güter auf das Wagendach geschnallt werden. Häufig führt das dazu, dass sich die Transporterhöhe aufgrund der Warenmenge mehr als verdoppelt. Dass dieses Konstrukt in irgendeiner Form sein Gleichgewicht in den unzähligen scharfen Kurven des äthiopischen Hochlandes halten kann, muss bezweifelt werden.

Auf dem Mercato selbst dienen die Straßen jedoch weniger als Verkehrswege, sondern zum verbissenen Handel und gemütlichen Plausch. Die ersten Schritte führen noch über die wenigen breit angelegten und geteerten Hauptstraßen ins Innere des Marktes. Dort wandeln sich die schmalen Straßen schnell zu staubigen Gassen und zentimeterbreiten Pfaden, auf denen sich Käufer und Händler gemeinsam durch Gewürzsäcke, Butterberge und Zwiebelhaufen schlängeln. Das in der Regenzeit sowieso schon spärliche Tageslicht wird von dem aus Plastiksäcken oder Holzlatten improvisierten Regenschutz fast vollständig geschluckt. Doch diese wackligen Konstrukte sind von enormer Wichtigkeit. Denn während des Krenpts wird das spinnen-

artige Verkehrsnetz nahezu täglich innerhalb weniger Minuten von sturmartigen Schauern geflutet. Doch lassen sich die umtriebigen Handlungsreisenden auch dadurch nicht vom Kauf abhalten. Entschlossen stapfen sie durch die matschigen Rinnsale und sumpfbartigen Fußwege, auf der Suche nach dem besten Deal oder den für ihre Zwecke brauchbarsten Materialien.

Hinter dem Mercato – gegenüber vom Busbahnhof, von dem aus die langen Reisen ins Landesinnere beginnen – hat sich eine andere Zunft angesiedelt, die ebenfalls sehr vom fahrenden Volk profitiert. Die Gassen sind hier nicht ganz so eng, jedoch sind über die Wege Leinen gespannt, auf denen Kleidungsstücke in den verschiedenen Farben und Größen zum Trocknen hängen und so den Durchgang erschweren. In diesem Straßenzug gibt es keine größeren Gebäude oder Geschäfte. Die Frauen, die zu den tropfenden Hemden und Hosen gehören, hausen in Bretterhütten, die kaum breiter als deren Eingangstüren sind. Gerade genug Platz für ein Bett und vielleicht einen kleinen Schrank – die nötigsten Utensilien ihres Gewerbes. Ich werde mit großen Augen bestaunt. Mein Begleiter und Freund Emishaw, der vor kurzem eine sozio-ökonomische Arbeit über ein ähnliches Stadtviertel verfasst hat, wird immer wieder ungläubig angesprochen: „Ist das wirklich ein Ferenji (ein weißer Ausländer), der sich hier in unsere Straße wagt?“ Mittlerweile bin ich mir meines Exotenstatus schon sehr bewusst, doch hier erfahre ich noch eine besondere Aufmerksamkeit. Die Frauen arbeiten allesamt als Prostituierte und verdienen sich mit der Wäsche noch ein paar Cent zum Leben dazu. Jede einzelne versucht, mich mit einem wissenden Lachen herauszufordern. In ihren jungen Gesichtern kann ich trotz des Lächelns bereits die Zeichen ihres riskanten Broterwerbs erkennen. Die Statistiken zeigen, dass der Mehrzahl von ihnen nur ein kurzes Leben am Rande dieser Seitenstraße vergönnt sein wird. Die meisten werden in wenigen Jahren von HIV/Aids oder anderen Geschlechtskrankheiten dahingerafft.

Es ist offensichtlich, dass die Straßen nicht für jeden den Weg in eine neue, hoffnungsvolle Zukunft eröffnen. Doch dazu später mehr.

3.4 Verkehrserziehung – „Saving lives, not losing them“

Die Verbreitung des HIV/Aids-Virus ist sicherlich eines der dringlichsten Probleme, wenn man auf negative Aspekte des Straßenbaus in Äthiopien zu sprechen kommt. Allerdings ist die Verkehrserziehung – im eigentlichen Sinne des Wortes – ein ebenso problematischer Punkt. Die Zahl der Unfallopfer in Äthiopien ist dramatisch hoch: Sie liegt bei 144 Toten pro 10.000 Autos, wobei viele Experten von einer weitaus höheren Zahl ausgehen. Nicht alle Autounfälle werden gemeldet und der Tod durch Spätfolgen

eines Unfalls fließt nicht mit in die Statistik ein. In Deutschland liegt diese statistische Zahl bei lediglich 2 Unfallopfern pro 10.000 Autos. Natürlich spielen viele Faktoren eine Rolle. Der allgemeine Gesundheitszustand der Opfer, das späte Eintreffen des Rettungsdienstes und der Mangel an guten Ärzten, sowie wirksamen Medikamenten sind entscheidende Faktoren, die zu dieser hohen Zahl von Verkehrstoten beitragen. Dennoch ist es eindeutig, dass der Umgang mit Regeln im Straßenverkehr noch nicht in das Bewusstsein der äthiopischen Bevölkerung gedrungen ist. Das Auto wird scheinbar nicht als Bedrohung gesehen, bzw. seine zerstörerische Kraft wird schlichtweg unterschätzt. Bei einem meiner ersten Trips durch Addis fällt mir sofort auf, wie unbedarft sich die Menschen verhalten. Die Straßenkids, aber auch ältere Leute rennen oft sehenden Auges in das herankommende Auto – ohne die Geschwindigkeit des Wagens einschätzen zu können. Oft genug laufen sie auf die Fahrbahn, ohne auch nur einen Blick auf die Straße zu werfen.

Verblüffend sind meine Erfahrungen an der Ring-Road. Diese vierspurige Umgehungsstraße – wohl die einzige Strecke in Äthiopien, die Ähnlichkeiten mit unseren Autobahnen aufweist – wurde vor einigen Jahren als Entlastungsstraße geplant. Der erste Abschnitt im südlichen Teil der Stadt ist seit einiger Zeit fertig. Allerdings wurde aufgrund des Baus eine breite Schneise durch das gesamte Stadtviertel geschlagen. Nachbarn, die sich sonst über den Zaun hinweg grüßen konnten, müssen nun über eine breite Bundesstraße miteinander kommunizieren. Selbstverständlich hat die chinesische Baufirma, die den Zuschlag für den Auftrag von der äthiopischen Regierung erhalten hatte, auch an Fußgängerüberwege gedacht. Doch die scheinen nicht allzu attraktiv für die Passanten in Addis zu sein. Nur wenige Meter von der Brücke entfernt überspringen sie die Fahrbahnbegrenzung, falls diese nicht schon durch einen Unfall zerstört wurde, und passieren in einer Art Slalomlauf die Fahrstreifen. Alte Damen mit weißen Haaren, Frauen mit schweren Beuteln auf dem Kopf oder einfach leichtsinnige Jugendliche. Ein Vater schnappt sich sogar seinen kleinen Sohn und sprintet vor einem heranrasenden Truck über die Fahrbahn. Über die Fußgängerbrücke treiben allenfalls die Hirten ihre Schafe und Esel. Mittlerweile hat die Regierung ein Gesetz verabschiedet, das gewährleistet, dass Autofahrer von jeglicher Schuld freigesprochen werden, falls sie einen Fußgänger auf der Ring-Road anfahren oder gar töten.

Anfang Juni veranstaltet die Road Transport Authority unter dem Motto „Saving Lives, Not Losing Them“ den Road Safety Day. Auf dem Mesquel Square wird ein großes Zelt aufgebaut und statt der rivalisierenden Fußballteams haben nun zerstörte Wagen aus Verkehrsunfällen den Platz erobert. Im Zelt informiert die Regierung neben der Geschichte der Ethiopian Road Authority auch über die tragischen Konsequenzen von Verkehrsunfällen. An

bunten Pinnwänden hängen Fotos von entstellten Unfallopfern und Bussen, die sich überschlagen haben. Diese Bilder sollen die Bevölkerung aufrütteln und abschrecken, zumindest den Teil, der den Weg in die Ausstellung findet. Etwas skurril mutet jedoch die Tatsache an, dass das Verkehrschaos am Mesquel Square die Kulisse für den „Tag der Verkehrssicherheit“ bildet. Während auf dem Platz die Verkehrspolizei und Schülerlotsen vor den Verantwortlichen des Verkehrsministeriums aufmarschieren, rasen im Hintergrund die blau-weißen Takti-Busse und diverse Geländewagen über die roten Ampeln. Farben haben keine Bedeutung. Rechts-vor-links ist für Feiglinge – ohne Regeln scheinen die Blechlawinen durch die Straßen zu walzen.

Ich frage mich allmählich, auf welche Weise in Äthiopien der Führerschein gemacht wird. Gibt es überhaupt Fahrschulen? Und tatsächlich: Es gibt nur einen einzigen Ort in Addis Abeba, an dem offiziell die praktischen Übungsstunden absolviert werden. Auf dem Weg Richtung Debre Zeyt gibt es ein Gelände mit dem Namen Kaliti, auf dem man von weitem Kolonnen kleiner Mini-Wagen erkennen kann. Putzig sieht das aus. Grün, Gelb, Weiß und Rot strahlen einem die Fiat 500er Modelle aus den 70er Jahren entgegen. Sie dienen als Übungswagen für Rangiermanöver und Einparkaktionen. „Ist ja auch viel einfacher mit den kleinen Autos“, kommentiert Shoawadeg Fantaye, der Leiter des offiziellen Trainingsgeländes, den seltsamen Anblick. „Außerdem verfügen wir über eine Werkstatt für praktische Lehrstunden. Dort haben wir Modelle der Motoren und verschiedener Fahrzeuge aufgebaut. So können die Fahrschüler etwas über die Funktionsweise ihres Gefährts erfahren. Darüber hinaus haben wir neue Computersimulatoren erhalten, an denen die ersten Fahrstunden absolviert werden.“ Ato Shoawadeg führt mich voller Stolz über das staatliche Trainingsgelände. An einer perfekt asphaltierten Straße bleibt er erneut stehen: „Hier wird das Anfahren am Berg, Serpentinfahrten, sowie das Anhalten an beschränkten und unbeschränkten Bahnübergängen geübt.“ Es bleibt anzumerken, dass Äthiopien lediglich über eine einzige Bahnlinie nach Djibouti verfügt, deren Betrieb während der Regenzeit zudem eingestellt wird. Mir fällt sofort auf, dass auf dem Gelände mehr Verkehrsschilder stehen als auf den Straßen in der gesamten Hauptstadt. Mag das eventuell ein Grund für das doch unkonventionelle Verkehrsverhalten der Bewohner von Addis sein?

Dabei versucht die Road Transport Authority schon seit geraumer Zeit, mit gezielten Programmen auf die Gefahren im Verkehr hinzuweisen und organisiert Trainingsprogramme zum Thema „Verhalten im Straßenverkehr“. Die Resultate sind überschaubar, aber Ato Asrat, Vorsitzender der R.T.A., rät mir dringend, nach Ambo zu fahren, einer belebten Kleinstadt, die ca. 60 km westlich von Addis liegt. Hier würden die Programme sehr erfolgreich umgesetzt und jeder Fußgänger halte sich an die Regeln.

Auf dem Weg in diese Stadt, aus dem das regional bekannte „Ambo“-Mineralwasser stammt, werde ich zunächst ein weiteres Mal Zeuge der unverantwortlichen Fahrweise der Äthiopier. Am Straßenrand stoße ich auf mindestens drei schwer zerstörte Fahrzeuge, wobei der Fahrer eines Kleintransporters wohl erst ein paar Minuten zuvor aus der Kabine gezogen wurde. Diese meist bis an die Grenze des Vorstellbaren überladenen Mini-Trucks werden von den anderen Verkehrsteilnehmern nur noch als „Al Qaida“ bezeichnet – als fahrende Zeitbombe.

Jedoch fällt mir auf, dass auch hier die chinesischen Baufirmen mit viel Einsatz den Ausbau der Straße vorantreiben. Die Gründe liegen auf der Hand. Zum einen ist das „Ambo“-Wasser ziemlich gefragt und für dessen Vertrieb werden ordentliche Transportwege gebraucht. Zum anderen hat man weiter im Südwesten, an der Grenze zum Sudan, Öl entdeckt. Ein weiteres schlagendes Argument, um den Straßenbau voranzutreiben. In Ambo angekommen, kann ich meine Enttäuschung zunächst nicht so recht verbergen. Es gibt nur eine einzige große, asphaltierte Hauptstraße. Keine Ampel, keine wirkliche Kreuzung – was soll man da als Verkehrsteilnehmer schon falsch machen? Doch als ich die Szenerie genauer betrachtete, fallen mir einige Details ins Auge.

Zunächst findet man so gut wie keine schlafenden oder ruhenden Tiere auf der Straße – eines der größten Probleme bei unserer Anreise nach Ambo. In den kleineren Dörfern dient die Straße nämlich nicht als Verkehrsweg, sondern wird als allgemeiner Sammelplatz genutzt. Hier wird gehandelt und die wichtigsten Neuigkeiten werden ausgetauscht – ähnlich wie auf dem Mercato. Autos sind da nur lästig und kommen nur selten vorbei. Die Schafe und Kühe lassen sich auch nicht in ihren Ruhephasen stören. Sie liegen mitten auf der Fahrbahn und genießen die wohlige Wärme des von der Sonne erhitzten Asphalts. Im Grunde ist es unter diesen Umständen eine eigentümliche Fahrkunst, im Slalomkurs weder Mensch noch Tier zu verletzen. Die Passanten in Ambo gehen jedoch an den Stellen ohne Bürgersteig – und das sind die meisten – dem Verkehrsstrom entgegen und nicht etwa mit dem Rücken zugewandt. So können sie der Gefahr immer ins Auge blicken. Die Huptiraden sind ebenfalls wesentlich dezenter als in Addis und insgesamt ist deutlich zu spüren, dass die Menschen hier ein anderes Verständnis vom Verhalten im Straßenverkehr haben. Obwohl es lediglich eine einzige Hauptstraße gibt, scheinen die Verkehrserziehenden Maßnahmen der Regierung tatsächlich Früchte zu tragen.

Während dieser ersten kurzen Reise im Inland wird mir allerdings klar, dass ich mein Hauptaugenmerk nicht auf die asphaltierten Routen richten möchte. Zu eindeutig ist die Wichtigkeit dieser Trassen für Handel, Transport und Reise. Viel interessanter erscheint es mir, herauszufinden, wie sich

das Leben auf dem Land verändert, wenn Gemeinden nach jahrzehntelanger Abgeschiedenheit durch den Bau von Feldstraßen nun das ganze Jahr hinweg zugänglich sind.

4. Im Norden des Landes

4.1 Bahir Dar – ein bisschen wie Holland?

Meine Recherchereise durch das ländliche Äthiopien beginnt im Norden in der Nähe von Bahir Dar, einer Stadt am Südufer des Tana-Sees. Bei meiner Ankunft überrascht mich die Flut der Fahrräder, die durch die Innenstadt rauscht. Ich werde stark an das deutsche Fahrradmekka Münster oder diverse Orte in Holland erinnert. Die Voraussetzungen für diese Art der pedal-basierten Fortbewegung sind allerdings auch ideal. Die Straßen sind in einem passablen Zustand und im Gegensatz zu Addis gibt es in Bahir Dar nur wenig Anhöhen oder gar Berge. Die Anstrengungen halten sich somit in Grenzen und die wenigen motorisierten Untersätze gehören meistens den im Ort ansässigen NGOs.

Mein Weg in Bahir Dar führt mich zur Welthungerhilfe (GAA), die in der Amhara-Region seit mehreren Jahren in vielen Weredas – einer Art kommunaler Bezirke, die regional verwaltet werden – tätig ist. Ein großer Teil der Feldwege werden durch Hilfsorganisationen gebaut, die diese Zugangsstraßen zur Durchführung ihrer Programme benötigen. Auch hierbei stammen die finanziellen Mittel häufig von der Weltbank oder der EU. Die Straßen werden nach Abschluss der Hilfsprogramme dann in die Obhut der regionalen Regierungen bzw. an die Rural Roads Authority übergeben.

Ich erhoffe mir auf diese Weise, den Zugang zu den entlegenen Gebieten auf dem Land einfacher erschließen zu können. Denn während meiner ersten Wochen musste ich feststellen, dass die Recherche ohne Übersetzer und ohne die hilfreichen Strukturen einer festen Einrichtung nicht zu bewältigen sein würde.

4.2 Die Galleys von Ibnat

Der Weg von Bahir Dar nach Ibnat beginnt mit einer breit ausgebauten Teerstraße, die teilweise einige Lücken in der obersten Asphaltschicht aufweist. „Hier hat die chinesische Baufirma ein wenig geschludert“, erzählt mir Joachim Schwarz, der hiesige Experte der Welthungerhilfe. „Die Straße ist erst vor einem Jahr fertig gestellt worden und nun müssen sie sie schon

wieder an ein paar Stellen aufreißen. Aber unsere Fahrzeit ins Projektgebiet hat sich mehr als halbiert. Wir sparen mindestens eine Stunde. Aber dann müssen wir abzweigen und auf einer Landstraße weiter.“ Rechts und links neben der Hauptstraße wird Reis angebaut, was zunächst nicht auffällt. Die Felder sind überflutet und ich halte es auf den ersten Blick für eine negative Auswirkung der Regenzeit. Doch Getu Haile von der lokalen Nichtregierungsorganisation ORDA weist mich darauf hin, dass zumindest dieses Gebiet sehr von den irrsinnigen Wassermengen profitiert. „Hier haben wir seit ein paar Jahren den Reisanbau kultiviert. Das lohnt sich in der Tat, denn es fällt viel Wasser und die Menschen können es sogar dementsprechend nutzen.“ ORDA ist der lokale Partner der Welthungerhilfe in der Amhara-Region, denen deutsche Entwicklungshilfe-Experten zur Seite gestellt werden.

Während unserer Fahrt wird mir noch einmal bewusst, wie lebendig und fruchtbar die Landschaft in Äthiopien doch erscheinen kann. Die Berge sind mit einem grünlichen Flaum überzogen und die wenigen noch vorhandenen Bäume tragen eine farbenprächtige Krone. Die Regenzeit verändert die Vegetation auf dramatische Weise und immer wieder wird mir davon berichtet, wie staubig und braun sich die Landschaft in der heißen Trockenzeit präsentiert.

Endlich erreichen wir den Abzweig nach Ibat. Von hier aus führt nur eine aus Geröll und Matsch bestehende Straße weiter. „Diese größeren Wege sind von der Regierung gebaut. Sie konnten dafür auch Maschinen und schweres Gerät einsetzen“, berichtet Joachim. „Wir hingegen mussten uns mit reiner menschlicher Arbeitskraft begnügen. Die Arbeiter kommen alle aus den umliegenden Gebieten und werden nach dem Prinzip ‚Cash for Work‘ entlohnt. Das sind so sechs Birr am Tag und es reicht für eine warme Mahlzeit.“ Eigentlich würden sie den Tagelöhnern gern mehr zahlen, erklärt Joachim weiter, aber sie müssen sich an die Vorgaben und Honorare der Regierung halten. Sechs Birr am Tag – weniger als 60 Eurocent. Davon soll ein Vater seine Familie ernähren können, frage ich mich. Und was passiert, wenn die Straße dann fertig ist? „Cash for Work“ ist das Nachfolgemodell von „Food for Work“. Es gibt viele Stimmen, die die beiden Programme aufgrund der recht dürftigen Bezahlung und der daraus resultierenden Abhängigkeit der Bevölkerung angreifen. Kritische Stimmen behaupten sogar, dass die äthiopische Bevölkerung auf diese Weise niemals eine Unabhängigkeit erreicht und die Arbeit vieler Hilfsorganisationen zur reinen Geschäftemacherei verkommen ist. Ich selbst stehe diesem Thema zwiespältig gegenüber, doch meine persönlichen Erfahrungen mit der Welthungerhilfe sind durchweg positiv.

Die Region, in die ich mit Joachim Schwarz fahre, gehört seit einem Jahr nicht mehr zum Projektgebiet und die Verantwortung für den Erhalt des erreichten Fortschritts liegt allein bei den Farmern. In Ibat/Belesse sind die

Bauern nun für ihre weitere Zukunft selbst verantwortlich und müssen sowohl Straßen wie auch die anderen Entwicklungsmaßnahmen selber instand halten.

Die Welthungerhilfe kümmert sich in ihrer Arbeit beispielsweise um die Installation von Bewässerungsanlagen, die Bohrung von Wasserlöchern oder die Einführung neuer Weizenarten, die den Boden nicht so sehr auslaugen sollen wie das traditionelle Teff. Sicherlich ist strittig, ob dieses „An-die-Hand-nehmen“ der einheimischen Farmer, sowie die bloße Verteilung von Lebensmitteln zu einem dauerhaften Erfolg der Aktionen führen können.

Ein weiterer Teil der Aufgabe ist das Auffüllen so genannter Galleys. Diese Galleys sind durch Bodenerosion hervorgerufene Gräben, die eine Tiefe von bis zu zwei Metern haben können. In den letzten dreißig Jahren wurden die Wälder in Äthiopien fast vollständig abholzt, denn die stetig wachsende Bevölkerung benötigte immer mehr Brennholz für die feuchtkalten Tage oder zum Zubereiten der Mahlzeiten. Wenn sich also heute die schweren Regenwolken über den Bergen entladen, stürzen Wassermassen ungebremst die Hügel hinab und reißen Schlamm, Steine und Pflanzen mit sich. Immer tiefer graben sich die Galleys in die Äcker und werden so zu einer Gefahr für Mensch und Tier. Der fruchtbare Boden wird weggespült und macht den Ackerbau beinahe unmöglich. Außerdem wird die Fortbewegung unglaublich erschwert. Eine Neubepflanzung und das Einsetzen künstlicher Hindernisse sollen dazu führen, dass sich die Gräben schließen und die Ackerflächen wieder zusammen kommen. Wir treffen bei der Inspektion der Gräben auf den Farmer Getahun, der sehr erfreut über die positive Entwicklung auf seinem Ackerland ist: „Das Füllen des Galleys hilft uns sehr. Wir können an den Rändern nun schon wieder Bäume und Gemüse pflanzen. Vor allem sind wir froh über die befestigte Straße. Früher mussten wir uns nach jedem Regen einen neuen Weg suchen. Und nachts konnten wir uns schon gar nicht fortbewegen. Wir wussten ja nicht, wo wir hergehen sollten und wir sind mehrfach in die Galleys gestürzt. Jetzt können wir bei jedem Wetter zum Markt, um unsere Erträge zu verkaufen.“ Auch für die Kranken ist die Straße eine Erleichterung, erzählt der Mann, dem das raue Wetter und die etlichen Jahre harter Arbeit tiefe Furchen ins Gesicht geschrieben haben. Wenn jemand erkrankt, dann wird er auf einer Bahre zum nächst gelegenen Hospital gebracht. Vier Mann tragen den Patienten. Kaum vorstellbar ohne festen Untergrund. „Selbst meine Kinder kann ich jetzt ohne Sorgen in die Schule schicken und meine Tochter kann sich bedenkenlos alleine bewegen. Früher wurden die Mädchen auf offenem Feld geraubt und gegen ihren Willen verheiratet. Das ist so Tradition.“ „Und alle deine Kinder gehen zur Schule?“, frage ich Getahun. Der blickt etwas verschüchtert und gibt zu, dass ein Sohn

zu Hause bleiben muss. „Einer hilft mir auf dem Land und er muss auch lernen, wie man Felder bestellt. Aber die anderen sollen mal einen anderen Beruf ergreifen. So Gott will.“

4.3 Der private öffentliche Nahverkehr

Als wir uns von Getahun verabschieden, sehen wir von weitem einen Bus an unserem geparkten Wagen vorbeifahren. „Da will ich mitfahren“, ist mein erster Gedanke. Doch so leicht, wie ich dachte, können wir den Bus dann doch nicht einholen. Der Fahrer kennt die Strecke gut und legt ein ordentliches Tempo vor.

Im nächsten Dorf haben wir dennoch Glück, denn der Bus hat eine Reifenpanne und seine Abfahrt verzögert sich. Solche kleinen Schäden sind nichts Besonderes. Die Buscrew hat die Sache im Griff und wechselt mit ein paar fachmännischen Handgriffen das Vorderrad – natürlich lediglich mit einem Schraubenschlüssel und einem mechanischen Wagenheber als technische Hilfsmittel. Die Passagiere begutachten schaulustig die Reparaturarbeiten.

Endlich geht es weiter. Durch die Lautsprecher, die nicht nur in den Innenraum, sondern auch nach außen gerichtet sind, schallt orthodoxe Kirchenmusik. Der schillernde Fahrerraum ist mit roten Girlanden, Kruzifixen und Puppen geschmückt. Hinten zwischen den Sitzreihen läuft Mantegaftot hin und her. Er kassiert den Fahrpreis von den Passagieren und arbeitet erst seit ein paar Monaten als Assistent. Doch eigentlich hat er höhere Ziele: „Ich will auf jeden Fall Busfahrer werden. Das ist ein toller Job. Hier hinten ist es auch nicht schlecht, aber man hat nicht soviel Verantwortung.“ Seit fast zehn Jahren, so lange, wie es diese Straße gibt, verkehrt auch ein Bus auf der Strecke. „Der gehört aber nicht der Regierung, sondern ist Privatbesitz“, klärt mich Mantegaftot noch auf. Vorne, fast direkt neben dem Fahrer sitzt Shiferaw, der sein Leben als Farmer bestreitet. Er nutzt die Busverbindung schon seit etlichen Jahren: „Meine Familie wohnt nicht in Ibnat, aber ich habe mein Land hier. Früher, als es den Bus nicht gab, musste ich mindestens elf Stunden zu Fuß gehen. Jetzt dauert die ganze Reise nur noch zwei Stunden. Davon brauche ich 60 Minuten, um zu meinem Farmland zu laufen. Mittlerweile besuche ich meine Familie fast jedes Wochenende.“ 18 Stunden spart Shiferaw, wenn er zu seiner Familie fährt. Fast einen ganzen Tag, den er mit ihnen verbringen kann.

Auf halber Strecke steigt dann ein alter Mann mit einem seltsam aussehenden Instrument in den Bus. Er ist Asmhari, eine Art Minnesänger, und spielt auf dem Masinko – einem traditionellen Zupfinstrument. Er ist mitt-

lerweile 85 Jahre alt und gedenkt „noch weitere fünf Jahre draufzulegen“. Mein Begleiter Getu tuschelt mir ins Ohr, dass er ihm nicht mehr als zwei Jahre gibt. Aber der alte Asmhari ist noch ziemlich agil. Seine Liedtexte sind improvisiert und beziehen Aktualitäten mit ein. Weil ich ihm den Bustrip bezahle – er spielt mehrere Songs für mich und hat kein Geld dabei – handeln seine Texte dieses Mal davon, dass mich der liebe Gott segnen und meinen Weg behüten soll. Ein wenig vergesslich ist er dann allerdings doch. „Wo müssen Sie aussteigen, fragt ihn der Assistent mit der gegenüber dem Alter des Asmhari gebührenden Höflichkeit. „Am vierten großen Baum nach der Steinbrücke. Da muss ich übers Feld laufen“, antwortet ihm der greise Musiker. „Oh Mensch, Alterchen, da sind wir doch schon längst dran vorbei.“ Ein lautes „Wuaratsch alle“ seines Sitznachbarn bringt den Bus schließlich zum Stoppen.

4.4 Die Bewässerung und andere Hilfen

Mit Hilfe der Straßen war es der Welthungerhilfe möglich, viele Technologien in der Gegend um Ibnat einzuführen, von denen die Bauern vorher noch nichts wussten. Eine dieser Maßnahmen ist die Gravitations-Bewässerung, bei der keine Pumpen oder Elektrizität vonnöten sind. Große Felder am Rande von Bächen oder Flüssen können so das komplette Jahr über mit Wasser versorgt werden, wodurch die Farmer mindestens zwei- bis dreimal jährlich die Ernte einfahren können. Unser Begleiter Getu bekommt leuchtende Augen, wenn er von einem Farmerpärchen berichtet, die enorm von der neuen Technik profitieren: „Bevor wir ihnen diese Art der Bewässerung gezeigt haben, war das Land lediglich mono-kulturell genutzt worden. Außerdem hatten sie meist nur eine Ernte im Jahr.“ Doch die beiden hätten es verstanden, den Acker fruchtbar zu machen und pflanzen seit ein paar Monaten viele verschiedene Gemüsesorten und Fruchtarten an. Den Farmer treffen wir jedoch nicht zu Hause an, da er für eine Versammlung nach Bahir Dar gefahren ist. Dafür begrüßt uns seine Frau Adamnesh, die freudig strahlend auf uns zukommt. „Ist das nicht unglaublich“, deutet Getu zu ihr rüber. „Ich kann mich noch daran erinnern, wie wir vor Jahren angefangen haben. Sie hat niemandem ins Gesicht geblickt – weder Mann noch Frau. Doch mittlerweile ist sie sehr selbstbewusst geworden und diese Entwicklung ist auch ein Teil ihres wirtschaftlichen Erfolgs.“ Adamnesh schaut uns neugierig mit großen Augen an und selbst vor der Kamera, die ich heute dabei habe, hat sie keine Scheu. Ihre Gesichtszüge sind fein und nicht einmal die große Brandnarbe an ihrer rechten Wange vermag es, sie zu entstellen. Ihr Gesicht strahlt eine unbändige Lebensfreude und ein großes Selbstbewusst-

sein aus. „Wir hatten letztes Jahr wirklich sehr gute Ernten und haben viele Früchte, sowie Gemüse auf den Märkten verkauft“, erzählt Adamnesh mit Stolz in der Stimme. „Wir konnten nicht nur an die lokalen Haushalte verkaufen, sondern haben Autos gemietet, um auf weiter entfernte Märkte zu gelangen. Dadurch hatten wir 90.000 Birr angespart. Mit dem Geld kauften wir zwei Häuser, die wir seither vermieten.“ Die junge Frau führt uns festen Schrittes über die einzelnen Parzellen ihres Grundstücks: Mangofrüchte, Möhren- oder Kartoffelanbau – alles ist da. Teff hingegen bauen sie gar nicht mehr an. „Obwohl unsere Familie stetig wächst, reicht die Ernte schon lange für mehr als nur den Eigenbedarf“, fügt sie lächelnd hinzu. Sie glaubt sogar, dass der traditionelle Injera-Fladen aus den Triticalis-Weizen wesentlich sättigender ist als seine Herstellung aus dem herkömmlichen Teff.

Triticalis ist eine Art Mischweizenform, deren Anbau die Welthungerhilfe anstelle der Teff-Pflanzung im äthiopischen Hochland fördern möchte. Allerdings aufgrund religiöser Konventionen und konservativer Traditionen mit wenig durchschlagendem Erfolg. Ich merke, wie Joachim während der Übersetzung von Getu leicht zusammenzuckt. „Wachsende Familie“, entfährt es ihm, „ich hoffe, sie nehmen als nächsten Schritt am Training für Familienplanung teil“. Als Getu der Bäuerin Joachims Bedenken auf Amharisch übermittelt, muss sie lachen. Die Familienplanung sei sogar schon abgeschlossen, entgegnet sie ihm. Sie nimmt seit ein paar Monaten die Pille und eigentlich wollen sie nach den drei Kindern kein weiteres mehr. Darüber hätten ihr Mann und sie schon lange gesprochen.

Dieser Satz beeindruckt mich am meisten. Diese bemerkenswerte Frau hat es nicht nur geschafft, mit ihrem Mann erfolgreich das Land zu bewirten. Sie wurde zudem zur gleichberechtigten Partnerin für ihren Ehemann. Ein Umstand, der gerade auf dem äthiopischen Land eine Seltenheit ist. Hier müssen die Frauen im Grunde die Hauptaufgaben und wichtigsten Arbeiten im Haus alleine bewältigen, ohne auch nur einen Hauch an Mitbestimmungsrecht zu erhalten. Wasserholen vom Fluss oder aus dem Bohrloch, Kochen für Mann und Kinder, das Zusammenhalten des gesamten Haushalts, das Tragen von schweren Tonkrügen oder Bastkörben – alles fällt der Frau zu. Der Mann arbeitet nach traditioneller Überzeugung auf dem Acker, wobei häufig nur eine Ernte im Jahr eingefahren wird. Oft hängen junge wie auch ältere Kerle den Rest der Zeit nur herum und vertreiben sich die Zeit mit Chat-Kauen oder Biergelagen.

Durch das imposante Auftreten von Adamnesh hege ich jedoch wenig Zweifel daran, dass mir hier eine Frau gegenübersteht, die aus den üblichen Geschlechterzwängen herausgetreten ist und eine gleichberechtigte Stellung neben ihrem Mann einnimmt.

4.5 Exkurs – Das Schreckgespenst HIV/AIDS

Meine bisherigen Erkenntnisse und Erfahrungen auf den Straßen Äthiopiens haben mir gezeigt, dass der Straßenbau neben dem Fortschritt auch negative Aspekte mit sich bringen kann. Es ist eine Tatsache, dass nach Abschluss der Baumaßnahmen weiterhin viel Arbeit bleibt, ein funktionierendes Verkehrssystem aufzubauen und auch zu erhalten. Regierungsprogramme wie z.B. das erwähnte RTTPR, die sich vor allem darauf konzentrieren, den öffentlichen Nahverkehr zu fördern, gehen dabei eindeutig die richtigen Wege. Ein anderer Punkt ist die Instandhaltung der fertig gestellten Straßen, sowie das Einbringen von Kenntnissen und Technik der verschiedenen NGOs. Weiterhin muss das Bewusstsein der Bevölkerung für die neuen infrastrukturellen Möglichkeiten geschult werden.

Diese Punkte sind allerdings nur Nebenschauplätze im Hinblick auf die wirkliche Gefahr, die auf den äthiopischen Straßen lauert. Zum einen ist es die bereits beschriebene fatale Unfallstatistik, zum anderen ist es das Schreckgespenst HIV/AIDS, das auf dem gesamten afrikanischen Kontinent gefürchtet ist. Angesichts eines Anteils von 4,4 Prozent von HIV-Positiven in der Bevölkerung erscheint die Gefahr im Vergleich mit dem südlichen Teil des Kontinents zwar nicht so groß. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Dunkelziffer in Äthiopien wesentlich höher liegt und die Rate der Infizierten rasant zunimmt.

Eine große Verantwortung tragen dabei u.a. die Betreiber der neuen äthiopischen Straßen. Zunächst betrifft es die Bauarbeiter, die monatelang an einem Ort arbeiten und ihre Familien nur sehr selten sehen. Sie suchen Prostituierte auf und verteilen bei ihrer nomadenhaften Arbeit den Virus im ganzen Land. Die Ethiopian Road Authority hat auf die Situation reagiert, denn sie sieht sich damit konfrontiert, dass gute Arbeiter und ausgebildetes Fachpersonal „wegsterben“. Infizierten Mitarbeitern werden leichtere Aufgaben übertragen und sie kommen in der Nähe ihrer Familien zum Einsatz. Außerdem nehmen sie an diversen Trainingsmaßnahmen wie z.B. Theaterinszenierungen oder Diskussionsgruppen teil, um so ihre Kollegen aufzuklären und zu warnen.

Eine andere Risikogruppe sind die LKW-Fahrer, die, anders als die Bauarbeiter, sogar innerhalb weniger Tage das Land durchqueren und eine tödliche Spur auf der Strecke hinterlassen, wenn sie HIV-infiziert sind.

Dr. Tadesse Ayingida arbeitet für das VTC (Voluntary Testing Center) der Transportfirma „Comet“. Dieses Zentrum ist vor nicht einmal einem Monat eröffnet worden. Dr. Tadesse ist der Meinung, dass die Zeit zum Handeln gekommen ist: „Wir schätzen, dass ungefähr ein Drittel unserer Fahrer HIV-infiziert ist. Genaue Zahlen haben wir leider nicht, weil wir keine

Statistik über die Erkrankten führen, um so Diskriminierungen vorzubeugen. Wobei viele Initiativen, die wir hier durchführen, nur zustande kommen, weil alle Fahrer einen Teil ihres Lohns spenden. Wir haben das gesamte Zentrum und alle Maßnahmen selber aufgebaut und bezahlt. Von der offiziellen Stelle HAPCOP sind noch keine Gelder geflossen. Die wissen nicht einmal, dass es uns gibt.“ Neben dem Enthusiasmus für seine Aufgabe schwingt ein hohes Maß an Frustration in seiner Stimme mit. „Wir haben Hörspiele zum Thema aufgenommen, die die Fahrer mit auf ihre Touren nehmen. Außerdem beschallen wir manchmal den Parkplatz mit diesen dramatisierten Lehrstunden. Auf diese Weise verstehen unsere Fahrer es am besten. Wir haben selbstverständlich Prospekte, kostenlose Kondome und verschiedene Schulungsmaßnahmen, die zum Einsatz kommen. Irgendwie muss diese Pandemie doch zu stoppen sein.“ Ich bewundere Dr. Tadesse für seinen Einsatz und wünsche ihm viel Erfolg für seine schwierige, beinahe aussichtslos erscheinende Aufgabe.

5. Kurzer Halt in Alem Ketema

5.1 „Menschen für Menschen“ von Karlheinz Böhm

Meine Recherche in Äthiopien kann natürlich nicht die berühmte und im Vorfeld erwähnte Organisation „Menschen für Menschen“ von Karlheinz Böhm außer Acht lassen. Mir ist es nicht vergönnt, den ehemaligen Schauspieler persönlich kennen zu lernen, aber dafür erhalte ich dank „Menschen für Menschen“ die Möglichkeit, das Dorf Alem Ketema zu besuchen. Das Städtchen liegt kaum 80 km Luftlinie von Addis Abeba entfernt, aber durch den schwer passierbaren Weg und das mehrmalige Überwinden von mehreren tausend Höhenmetern benötigen wir über fünf Stunden für die Fahrt. In Alem Ketema möchte ich mir neben den beiden ca. 12 km langen, neuen Straßenabschnitten auch eine Treppe anschauen, die in einen Berg gehauen wurde.

Alem Ketema selbst ist ein kleines, sehr bedürftiges Dorf im amharischen Hochland. Natürlich bin ich beeindruckt von den Hilfeleistungen, die „Menschen für Menschen“ hier durchführt, doch ein wenig erschrocken bin ich darüber, wie viele weiße Schilder mit blauer Schrift am Straßenrand stehen. Egal ob Grundschule, Hospital, Bohrloch oder andere Einrichtungen, alles haben die Bewohner dem fürsorglichen Karlheinz Böhm zu verdanken. Der Kindergarten ist sogar nach Aida, einem seiner Kinder, benannt. Mein Fahrer nennt den Ort nach einer Weile nur noch „Menschen für Menschen“-Town. Der unermüdliche Einsatz der Organisation und auch

die positiven Effekte der Arbeit sind jedoch unbestreitbar und eine Notwendigkeit in der äthiopischen Gegenwart.

5.2 Die Treppen von Alem Ketema

In Alem Ketema treffe ich auf einen Verkehrsweg, der nicht unmittelbar mit meinem Thema zu tun hat, aber eine andere interessante Art der infrastrukturell gelenkten Kommunikation darstellt. Der Ort liegt vor einer nicht allzu hohen Hügelkette und aus der Ferne ist eine helle Linie erkennbar, die sich den Berg hinaufschlängelt. Beim Näherkommen wird ersichtlich, dass es sich um eine Treppe mit beigefarbenem Eisengeländer handelt, die in den Fels eingelassen wurde. Einige hundert Meter den Berg hinauf – zum Dorf Zoma – führen die Stufen und werden insbesondere während der Markttag von vielen Anwohnern genutzt. Früher haben sie sich den Weg durch das dornige Gestrüpp und über die steilen Felsvorsprünge gebahnt, da sie nicht den endlosen Weg um den Berg herum gehen wollten. Häufig kam es dabei zu Unfällen, bei denen auch Tote zu beklagen waren.

Durch die Treppen wurde diese Gefahr gebannt. Mittlerweile ist es sogar möglich, Lastesel mit auf den Weg zu nehmen, wodurch es zwischen den beiden Dörfern Alem Ketema und Zoma zu einem lebendigen Handel gekommen ist. Auf den ersten Stufen treffe ich ein junges Mädchen, das gerade ein paar Besorgungen gemacht hat und auf dem Weg nach Hause zum Bergplateau ist. Ich frage sie zunächst, ob sie wisse, wer diese Treppen gebaut hat. „Ja, das war Ato Karl“, sagt sie, „und wir sind ihm sehr dankbar dafür. Er war eines Tages in unserem Dorf und hat gesehen, wie sich die Menschen die Anhöhe hochquälen. Da hat er sich vor den Berg gestellt und verkündet, dass hier eine Treppe entstehen müsse. Das war vor etwa acht Jahren.“ Ato Karl – Karlheinz Böhm – wird an manchen Orten fast schon wie ein Heiliger verehrt. So viel hat er in den Augen der Äthiopier für das Land geleistet. Mich interessieren in diesem Zusammenhang vor allem die tatsächlichen Konsequenzen des Treppenbaus. Die junge Frau berichtet mir weiter, dass sie durch diesen Weg mehr als eine Stunde spart, um zu ihrem Zuhause zu gelangen. Was sie denn mit der eingesparten Zeit mache, frage ich nach. Das Mädchen stutzt kurz und es macht den Anschein, als habe sie darüber bislang noch nicht nachgedacht. „Meistens habe ich mehr Zeit, um für die Schule zu lernen. Aber momentan ist Regenzeit und deshalb haben wir Ferien. Dann helfe ich meiner Mutter im Haushalt.“ Später möchte sie einmal Lehrerin werden und in einer Schule in ihrem Dorf arbeiten. Diese Schule existiert bislang noch nicht, aber das Mädchen ist guten Mutes, dass es eines Tages soweit sein wird. Während unseres Gesprächs gehen wir

den Berg weiter hinauf und es kommt uns ein alter Mann entgegen, der in der rechten Hand einen Holzstock hält und in der linken seine abgelaufenen Sandalen trägt. Barfuss schreitet er die Treppen hinunter. Kurz bevor er uns passiert, entgegnet er uns einige Sätze auf Amharisch. Der Tonfall klingt sehr energisch in meinen Ohren und ich schrecke leicht zusammen. „Keine Angst“, errät das Mädchen aus meinem fahlen Gesichtsausdruck, „er hat uns nur gebeten, das Gestrüpp da vorn vom Weg zu nehmen. Es behindert den Auf- und Abstieg.“ Natürlich erfüllen wir ihm den Gefallen und der Mann zieht unter nicht enden wollenden Lobpreisungen von dannen. Noch in der Ferne vernehmen wir seine Stimme.

Als wir endlich am Gipfel ankommen, bin ich wieder einmal völlig eingenommen von der außerordentlichen Schönheit dieses Landes. Ich lasse den Blick über die grüne Fläche vor mir schweifen und die Röte der Abendsonne und das veränderte Licht geben diesem Bild eine ganz besondere Stimmung. Doch das Mädchen muss weiter. „Es wird bald dunkel und von hier ist es noch mindestens eine halbe Stunde zu gehen.“ Leider muss ich ebenfalls zurück und unser gemeinsamer Weg ist an dieser Stelle zu Ende.

5.3 Die neuen Straßen

Zwei Straßen von jeweils 12 km Länge sind in der Umgebung von Alem Ketema im letzten Jahr entstanden und erst vor kurzem fertig gestellt worden. Bei diesen Arbeiten sei auch schweres Gerät zum Einsatz gekommen, teilt mir Ato Berhanu von „Menschen für Menschen“ mit. Er führt mich zu einer großen Walzmaschine, die mehrere Tonnen wiegt und in den nächsten Tagen nach Addis zurückgebracht wird. Ich stehe ungläubig vor diesem gelben Gefährt, denn ich kann mir beim besten Willen nicht vorstellen, wie dieses Gerät auf einem Truck nach Addis Abeba gebracht wird. Unser Landcruiser mit Vierrad-Antrieb hatte bereits auf dem Hinweg Probleme, die steile und teils unbefestigte Strecke zu bewältigen. Noch dazu kamen wir an einem verunglückten LKW am Streckenrand vorbei, der sich nur mit Mühe und Not auf der Fahrbahnkante halten konnte. Berhanu kann meine Zweifel verstehen, doch das sind nun einmal die Bedingungen in Äthiopien.

Die Strapazen haben sich augenscheinlich gelohnt, denn die beiden Straßen rund um Alem Ketema sind in einem sehr guten Zustand. Der grobe Schotter wurde mit den Walzmaschinen festgefahren, die Straßen wurden mit tiefen Wassergräben versehen und die losen Steinhänge mit speziellen Drahtgestellen abgesichert. Vor ein paar Monaten waren diese Strecken noch ebenso matschig wie die Ackerflächen am Wegesrand, in denen die Bauern bei ihrer Feldarbeit knietief einsinken. „Manchmal klatschen und feiern die

Leute ausgiebig, wenn wir mit dem Bau einer Straße beginnen. Es ist hier halt etwas Besonderes“, sagt mir Berhanu. Mir fällt bei seinen Worten ein, dass in Deutschland sogar Bürgerinitiativen gegründet werden, die sich gegen das hohe Verkehrsaufkommen wehren, für nicht wirklich formschöne Lärmschutzwände plädieren oder – etwa aufgrund des Baus größerer Umgehungsstraßen im Umkreis ihres Hauses – horrende Entschädigungen für den Wertverlust ihres Eigenheims verlangen.

Zunächst macht die Straße einen verlassenen Eindruck. Keine Fahrräder, keine Eselskarren und nur wenige Leute sind zu Fuß unterwegs. Ich beobachte eine Weile ein Bauernpärchen, das gemeinsam ein kleines Feld bestellt. Unermüdlich treibt der Farmer seine beiden Rinderbullen Bahn um Bahn durch den tiefen, Schwarzschimmernden Morast. Das Gespann macht einen geradezu altertümlichen Eindruck. Es ist komplett aus Holz und muss aus dem vorigen Jahrhundert stammen. Seine Frau folgt ihm in nahem Abstand und verstreut die Samen. Ich spreche sie an, um zu erfahren, was ihnen die neue Straße an Vorteilen bringt. „Nun ja“, entgegnet mir der Bauer, „der Weg ist nicht mehr so schlammig wie vorher. Da konnte man keinen Unterschied ausmachen zwischen Ackerland und Straße. Wir können bequem darauf gehen, aber viel geändert hat sich seitdem trotzdem nichts. Dieser Weg ist ja sehr neu und wir wissen bislang nicht, ob und welche Veränderungen er bringen wird. Keine Ahnung, ob es so viel Fortschritt gibt.“ Ich erwidere, dass doch nun Karren und Busse verkehren können, um Leute und Ladung zu transportieren. Der Bauer bleibt allerdings skeptisch: „Ich habe kein Geld für Mulis und deren Verpflegung. Kaum jemand hat das hier in der Gegend. Und von einem Karren brauchen wir gar nicht erst reden.“ Er fragt mich, ob das alles sei, was ich wissen möchte, denn er müsse noch das gesamte Feld bestellen. Er schwingt seine lederne Peitsche und bringt die Bullen wieder in Bewegung.

Mein Begleiter Ato Berhanu steht nickend neben mir und bestätigt die Worte des Farmers. „Die Menschen hier haben wirklich kein Geld für solche Anschaffungen. Das ist ein großes Problem. Aber wir von „Menschen für Menschen“ haben bereits einen Karren gebaut, der auf unserem Hof steht. Es fehlen nur noch ein paar Details und nach der Regenzeit wird er in Betrieb genommen. Die Leute müssen sehen, dass es sich lohnt und anschließend werden sie selber einen Wagen haben wollen.“ Dass die neuen Straßen aber in kürzester Zeit die Inspiration und den Tatendrang der Dorfbevölkerung angeregt haben, zeigt sich ein paar Kilometer weiter. Hinter einer hohen Hecke, ein wenig im Dickicht versteckt, stoßen wir auf eine verschlossene Hütte. „Hier hat jemand einen privaten Shop eröffnet“, verkündet mir Berhanu stolz. „Gerade jetzt arbeitet er wohl aber auf dem Feld hinter seinem Haus.“ Berhanu verschwindet kurz hinter dem Häuschen und

taucht kurze Zeit später mit dem Betreiber des Geschäftes auf. Dessen Hände und Füße sind mit angetrocknetem Schlamm verschmiert. Er sucht nach den Schüsseln für die Vorhängeschlösser und öffnet die Tür. Hinter dem Verschluss verbirgt sich ein kleines Lädchen mit allen erdenklichen Utensilien: Seife, Bonbons, Lebensmittel, Plastikbälle, Waschmittel und Kleidungsstücke sind zu erwerben. „Ich habe den Laden erst vor wenigen Wochen aufgemacht. Die Sachen hole ich vom Markt in Ketema oder anderen Stellen, um sie hier zu verkaufen“, erzählt mir der junge Mann mit glänzenden Augen. Er hat sichtlich Spaß daran, mir von seiner Geschäftsidee zu berichten. „Es läuft sehr, sehr gut. Vor ca. sechs Wochen habe ich angefangen. Ich habe gesehen, dass viele Leute die neue Straße nutzen und hier vorbeikommen. Vorher haben sie sich immer neue Wege gesucht, denn durch den Regen und die Galleys konnten sie nicht immer denselben Weg nutzen. Aber jetzt kommen sie immer an meinem Haus vorbei. Sie haben häufig Hunger und Durst vom langen Marsch oder wollen die schwereren Sachen nicht von Alem Ketema aus mitschleppen. Dann kaufen sie hier bei mir ein.“ Bislang trage sich der Laden zwar nicht von alleine. Er müsse zusätzlich auf dem Acker hinter seinem Haus arbeiten. Dazu kommen noch die 30 Hühner, die er dank Ato Karl besitzt. In diesem Augenblick kommt ein kleines Mädchen auf den Hof, um zu fragen, ob er auch Mützen verkaufe. „Klar, grün oder rot? Welche möchtest du?“ antwortet er. Sogar eine kleine Auswahl kann er bieten. „Welche Arbeit macht dir mehr Spaß“, möchte ich von ihm wissen. „Gar keine Frage. Natürlich der Shop. Das ist ein toller Job. Du bist nicht voller Schlamm, hast den ganzen Tag mit Menschen zu tun und verdienst auch noch mehr. Ich hoffe, bald nur noch im Laden zu stehen“, sagt er mir. „Später will ich mir eine Kuh kaufen. So hätte ich Eier von den Hühnern und Milch von der Kuh. Auf diese Weise kann ich meine Familie besser ernähren und mein Sortiment erweitern. Ja, das ist mein Traum.“

5.4 Exkurs: „Mamas Bet“ oder das Finden der Weltformel

Mein junger Freund Emishaw, den ich zu Anfang meiner Reise kennen gelernt habe und der mich ein wenig in das Leben in Addis Abeba eingeführt hat, begleitet mich ebenfalls auf diesem Abschnitt der Recherche.

Für ihn ist die Reise mit mir eine neue Erfahrung. Es ist für mich nur schwer zu glauben, doch er sagt mir, dass er bislang noch nie an einem Ort gewesen sei, wo die Leute so bedürftig sind wie in diesem Dorf. Die Fahrt über die unwegsame Strecke ist für ihn kaum fassbar und beim Anblick von Alem Ketema stockt ihm ein wenig der Atem.

Dieser äußerst ärmliche Ort hält jedoch ein Kleinod für uns bereit, in dem wir uns von Beginn an heimisch fühlen. Es ist eine kleine Bar namens „Mamas Bet“ – was übersetzt „Mamas Frühstückshaus“ bedeutet. Hier bekommen wir alles, was wir für unser leibliches Wohl brauchen. „Extra Fool“ – einen Bohneneintopf mit Rührei – gibt es zum Frühstück und „Shiro Wot“ – einen Brei aus Bohnen mit Unmengen an Injera (ein aus Teff hergestellter Fladen, der zu jeder äthiopischen Mahlzeit gehört) – zum Abendbrot. Es gibt jedoch eine Sache, die uns diese aus Holzbrettern, Wellblech und viel Farbe bestehende Kneipe ein wenig unheimlich erscheinen lässt.

Jede Mahlzeit, egal zu welcher Tageszeit und egal wie viel wir gegessen haben, kostet 42 Birr. Am Anfang machen wir uns keine Gedanken darüber, bis mir einfällt, dass die Weltformel in dem Kultbuch „Per Anhalter durch die Galaxis“ mit der Zahl 42 beschrieben wird. Vielleicht strömen uns aber nur die aberwitzigsten Ideen durch den Kopf, weil wir unsere Gemüter ein bisschen vom Schwermut befreien müssen, der einen an einem solchen Ort befallen kann.

Als wir am letzten Tag nicht ganz so viel frühstücken, hat sich der Betrag glücklicherweise doch verändert. Die Rechnung beträgt 21 Birr. Aber zweimal 21 sind doch auch... Ohne weiter darüber nachzugrübeln, lassen wir Alem Ketema hinter uns.

6. Südlich von Addis Abeba

6.1 Ziway-Dugda und Umgebung

Meine nächste Station führt mich ein weiteres Mal in ein Projektgebiet der Welthungerhilfe. Es liegt südlich von Addis in der Nähe des Städtchens Ziway in der Oromo-Region. Anders als in Ibbat läuft dieses Programm noch, wobei das kommende auch das letzte Jahr sein wird. Nach über zehn Jahren Projektarbeit werden die Region und ihre Bevölkerung in die Eigenverantwortung entlassen. Der hiesige Experte der Welthungerhilfe, Sven Werner, glaubt fest daran, dass dieser Übergang reibungslos klappen wird: „Wir haben den Leuten hier viel an die Hand gegeben, um ihre Probleme selbständig zu lösen. In diesem Gebiet, das ca. 40 Quadratkilometer mit 26 Kebeles (eine Art kommunale Region) umfasst, sind über 30 Samenbanken entstanden. Dort können die Farmer wie nach dem Prinzip einer richtigen Bank ihre Pflanzensamen einlagern und hoffen, dass sie später mehr Geld wert sind. Mehr als 10 Wassertanks sind entstanden. Wir haben Bewässerungsanlagen gebaut, die entweder mit natürlicher Gravitation oder sogar mit Pumpen funktionieren. Es wurden Schulen und Krankenstationen errichtet. Leider

werden die Stationen erst im neuen Kalenderjahr (Anm. des Autors: der Jahresbeginn in Äthiopien ist nach unserem Kalender im September) von der Regierung übernommen und mit Medikamenten bestückt. Insgesamt sind außerdem über 280 km Straße bzw. Wege entstanden.“

Diese Straßen haben das Gebiet weit reichend verändert. Anders als in Ibat oder gar in Alem Ketema herrscht auf den hiesigen Straßen bereits rege Betriebsamkeit, wie sie hoffentlich auch in den anderen beiden Orten nicht lange auf sich warten lassen wird. Unzählige Fahrradfahrer bewegen sich auf den Wegen und Eselskarren fungieren als lokale Taxis.

6.2 Aus dem Arbeitsalltag eines Entwicklungshelfers

Sven geht mit Leib und Seele in seiner Arbeit als Entwicklungshelfer für die Welthungerhilfe auf. Sein Büro und sein Zuhause hat er in einem kleinen Dorf namens Olgocho, wo es nur stundenweise Strom mit Hilfe von benzinbetriebenen Generatoren gibt. Die Aggregate werden spätestens um 18 Uhr abgestellt. Sven hat erst vor kurzem den Job in diesem Teil des Landes übernommen und nutzt meinen Besuch, die Gegend noch genauer kennen zu lernen. „Das Schönste an meiner Arbeit ist, dass man das Gefühl hat, Leuten wirklich helfen zu können. Daran glaube ich, sonst würde ich sofort damit aufhören,“ vertraut er mir auf der Fahrt durch das Projektgebiet an. „Das Schwierigste ist allerdings, dass immer wieder verschiedene Mentalitäten aufeinander prallen. Auf der einen Seite muss ich meine Ideen und Gedanken häufig wiederholen, damit sie verstanden werden. Auf der anderen Seite lerne ich von den Menschen jeden Tag etwas Neues.“ Gemeinsam machen wir uns auf, das Gebiet zu erkunden.

Bis vor vier Jahren, als die letzten Straßenarbeiten durchgeführt wurden, gab es noch Dörfer wie z.B. Boka, die mit einem Fahrzeug nicht zu erreichen gewesen wären. Weder NGOs noch die Regierung hatten Zugang zu diesem Ort. In Boka gibt es 780 Familien, die bis vor ein paar Jahren noch nie ein Auto gesehen haben. Umso ernüchternder ist die Reaktion der Kinder, denen wir auf unserem Weg durch die äthiopische Natur begegnen. Sobald sie das Motorengeräusch aus der Ferne vernehmen, kommen sie aus den Lehmhütten gerannt. Halb- oder völlig unbekleidet winken uns die Knirpse entgegen. Sie sind höchstens zwei bis drei Jahre alt, aber die übliche Begrüßung haben sie schon gelernt. „Ferenji, Ferenji. Give me money!“ fordern sie keck. Sven schüttelt leicht genervt den Kopf: „Egal, wo man hinkommt. Die Kids kennen immer genau diese Worte. Und hier kommen doch nur Leute von uns hin. Niemand von der Welthungerhilfe würde ihnen Geld in die Hand drücken. Da fragt man sich schon, wo sie das aufschnappen.“

Äthiopien ist einfach momentan auf Hilfe von Außen angewiesen, das lässt sich nicht leugnen. Selbst wenn der offizielle Auftrag lautet, den Menschen nachhaltig zu helfen und sie auf ihre Eigenständigkeit vorzubereiten – inwiefern dieses hehre Ziel erreichbar und inwieweit der Straßenbau dabei von Nutzen ist, wird sich erst in den kommenden Jahren herausstellen.

Unser erster Weg führt uns zu verschiedenen Irrigations, den künstlich angelegten Bewässerungsanlagen. Ich bin etwas erstaunt, da ich darauf eingestellt war, direkte Auswirkungen des Straßenbaus zu sehen. Von Landwirtschaft habe ich zugegebenermaßen recht wenig Ahnung. „Aber gerade bei diesen Anlagen kannst du sehen, welchen Einfluss der Straßenbau hatte“, klärt mich Sven auf, „ohne diese Straßen hätten wir die Materialien für die Kanäle und Pumpen niemals in diese Gegend bringen können. Als die Bauern dann gesehen haben, wie gut das auf unseren Feldern funktioniert, haben sie angefangen, die Bewässerungen nachzubauen. Früher konnten die Bauern gerade mal ihren Eigenbedarf decken, aber jetzt haben sie sogar eine Überproduktion.“ Die können sie nun auf den Märkten verkaufen, denn anstatt große Umwege von 25 km laufen zu müssen, nutzen sie nun die kleinen Verbindungsstraßen. Die sind sicher und bequem.

Dass die Möglichkeiten der neuen Mobilität sich jedoch den Bauern nicht vollkommen von selbst erschließen, stellt Sven bei seinem Besuch der Tree Nursery fest. Die Welthungerhilfe unterhält eine Baumschule, in der 20 Frauen für die Bepflanzung der Töpfe eingesetzt und dabei von zwei Vorarbeitern angeleitet werden. Bisher kamen die Anweisungen bezüglich der Pflanzenarten und Fruchtarten jedoch immer von den Experten der NGO. Papaya, Avocado, Guave und Mango gehörten zum Sortiment. Sven fragt die beiden deshalb, was sie denn im nächsten Jahr anbieten werden, wenn die Welthungerhilfe ihnen nicht mehr zur Seite steht. Leider sind sie sich darüber nicht ganz im Klaren – dabei wird es jetzt höchste Zeit. Die Regenzeit ist bald vorbei und vorher müssen die Samen gesät sein. „Wir haben daran gedacht, eventuell Bäume anzupflanzen. Die sind bei den Bauern in der Umgebung sehr gefragt“, berichtet einer der beiden Vorarbeiter. Doch Sven gibt ihnen zu bedenken, dass der Erlös der Bäume nicht reichen wird, um die Nursery weiter zu betreiben. „So ein Baum bringt euch vielleicht 50 Cent pro Stück, bei den Mangos oder anderen Früchten könntet ihr 12 Birr pro Kilo verlangen. Das ist doch ein herber Unterschied“, gibt Sven zu bedenken. „Aber die Bauern hier wollen keine Früchte“, entgegnet ihm der erste Vorarbeiter. Dann müsse er halt darüber nachdenken, die Sachen woanders zu verkaufen, kontert Sven. „Mietet euch einen LKW, schmeißt die Sachen auf die Ladenfläche und bringt sie auf weiter entfernten Märkten wie Nazreth (ca. 50 km entfernt, Anm. d. A.) an den Mann. Ihr könnt euch doch jetzt bewegen und die Fahrzeugmiete bekommt ihr locker mit

dem Erlös wieder rein.“ Stumm nicken die beiden Vorarbeiter zustimmend. Ob sie allerdings wirklich zugehört haben, wird Sven erst im nächsten Jahr sehen können.

6.3 Von Eselskarren, Fahrradläden und anderen Geschäftsideen

Am folgenden Tag werde ich von einem fürchterlichen Morgengewitter geweckt. Allein der Weg über die Teerstraße ist gefährlich, weil alle Rinder- und Schafsherden, die normalerweise über den Wegesrand getrieben werden, mitten auf der Straße laufen – oder vielmehr mit ihren Hufen schlittern. Die Seitenränder sind durch das Regenwasser komplett geflutet.

Ebenfalls vom Regen durchweicht sind die Landstraßen. Große Bäche formen sich auf der Oberfläche, unterbrochen lediglich von kleinen Sandinseln, die sich vor den großen Vertiefungen bilden. Für den Vierradantrieb kein Problem, doch für vier Holzräder erscheint die Straße fast unpassierbar. Die Straßen sind mit bloßer Hand gebaut und befestigt. Lediglich Spaten und Schaufel kamen zum Einsatz, da das Budget der Welthungerhilfe keine großen Maschinen zuließ. Aber selbst diese überspülten Wege sind für die umliegenden Dörfer unentbehrlich. Selbst bei diesem Wetter tummeln sich die Menschen auf den Wegen, um mit ihren Gespannen und Herden zu den verschiedenen Märkten zu gelangen.

Über soviel Verkehr freut sich auch Bisey. Er hat vor nicht einmal vier Monaten eine Fahrradwerkstatt eröffnet. Sie liegt genau an der Grenze zwischen Schotterpiste und Asphaltroute, wo immer reger Verkehr herrscht. „Die meisten Kunden kommen nicht aus der Stadt, sondern von den Dörfern auf dem Land. Die spitzen Steine und die tiefen Schlaglöcher machen ihnen zu schaffen“, weiß Bisey, dessen Haare schon ergrauen, obwohl sein Gesicht eine gewisse Jugendlichkeit verrät. „Sie haben entweder einen platten Reifen oder einen Defekt an den Speichen. Oft muss auch das Tretlager gewechselt werden.“ Das Geld reicht ihm gerade zum Leben. Doch klagen möchte er nicht. Ich schaue auf die vielen Fahrradfahrer auf den Wegen und hoffe das Beste – für Bisey und sein kleines Geschäft.

Für den Ladenbesitzer Tes ist die Hoffnung auf eine bessere Zukunft schon Wirklichkeit geworden. Ähnlich wie sein Kollege in Alem Ketema hat er die Zeichen der Zeit erkannt und vor ca. anderthalb Jahren einen Verkaufsstand mitten auf einer Landstraßenkreuzung gebaut. Er führt mich um seinen Laden herum und deutet auf einen kleinen Holzverschlag, der große Ähnlichkeit mit einem Plumpsklo aufweist. „Dort habe ich angefangen. Aber das Geschäft lief wunderbar“, strahlt Tes. „Ich konnte dieses Haus aus Lehm bauen und jetzt eröffne ich sogar eine Filiale an einer ande-

ren Feldweg-Kreuzung. Ich habe mit 50 Birr am Tag angefangen. Und nun musste ich einfach ausbauen.“ Tes und seine Familie haben die Gunst der Stunde genutzt und profitieren von jedem Einzelnen, der diesen Weg entlang kommt.

„Das sind die guten Geschäftsideen“, sagt Sven und fügt hinzu, „aber es gibt leider auch negative Aspekte. Durch die Straßen ist halt jeder Transport einfacher geworden. Somit ist es ebenfalls simpel, Bäume abzuhacken und auf LKW zu verladen. Diese Bäume werden dann zu Holzkohle verarbeitet.“ Ein streng verbotenes, aber profitables Vorgehen, denn die Abholzung ist wohl eine der schlimmsten Ursachen für die derzeitigen Probleme des Landes. „Schau dich um. Du siehst diese kahlen Hügel, wo kaum noch zwei Bäume nebeneinander stehen. Vor dreißig Jahren war das alles dichter Wald. Nicht zu glauben, oder?“ Während der Militärdiktatur der Derg kam es zu massiven Zwangsumsiedelungen. Die Idee war, die Menschen aus den Hungergebieten in fruchtbarere Landschaften zu bringen. Allzu oft war es jedoch der Fall, dass die Leute ihr Land nicht verlassen wollten oder in den neuen Gebieten vor dem Nichts standen. Die Menschen wurden auf Brachland abgesetzt und mussten sehen, wie sie damit klar kamen. Holz war hier natürlich die wichtigste Bau- und Brennstoffsubstanz. „Es ist schwer, den Leuten innerhalb kürzester Zeit etwas beizubringen, wofür wir auch in unseren Breitengraden Jahre oder Jahrhunderte brauchen“, sagt Sven. „Längerfristige Perspektiven, etwa, dass die Bäume für die Photosynthese wichtig sind, die Wurzeln als Wasserspeicher dienen und die Bodenerosion aufgehalten wird, zählen hier nicht so sehr. Wichtig sind die nächste warme Mahlzeit oder eine lodernde Feuerstelle. Die Leute leben im Hier und Jetzt. Sie können häufig nicht an morgen oder gar übermorgen denken.“

Nach einer Weile stoßen wir auf ein blau-weiß gestrichenes Haus – eines von insgesamt sieben Health Care Centern, die von der Welthungerhilfe gebaut wurden. Die Krankenstation ist nur provisorisch in Funktion, da es noch an Medikamenten mangelt. „Die kommen erst im September, wenn das neue Haushaltsjahr beginnt“, weiß Sven. Magda, die eine Ausbildung als Hilfskrankenschwester hat, kommt uns grüßend entgegen. Viele Leute hat sie heute Morgen noch nicht versorgt. Es ist schließlich Markttag. „Wir behandeln hier meist Malaria-Fälle, denn Ziway-Dudga liegt sehr tief und ist damit Teil des Malaria-Risiko-Gebiets. Aber andere kleinere Fälle gehören ebenso zu unserem Aufgabengebiet und wir geben die erste lebenswichtige Medizin“, erzählt sie uns. „Wenn es den Leuten richtig schlecht geht, organisieren wir von hier aus den Transport ins nächste Krankenhaus. Früher mussten sie 10 km laufen.“ „Nun werden sie also von einem Auto abgeholt?“, frage ich sie. „Nein. Autos gibt es immer noch nicht, aber wenigstens können wir sie auf Eselskarren transportieren. Heute war aber auch

das nicht möglich. Es ist eben Markttag und da stehen die Waren und der Verkauf im Vordergrund. Einen Donkey-Card-Fahrer für einen Krankentransport bekommt man an solchen Tagen nicht.“

7. Die Äpfel von Chencha

7.1 Arba Minch am Abaya See

Arba Minch wird der letzte Stopp auf meiner Recherchereise durch Äthiopien sein. Diese Stadt, deren Name in der deutschen Übersetzung „Vierzig Quellen“ bedeutet, ist am größten äthiopischen See gelegen. Der Abaya See hat eine Gesamtfläche von ungefähr 1.160 km² und bildet gemeinsam mit dem Chamo See einen natürlichen Zugang zum Nechisar-Nationalpark. Doch mein journalistisches Interesse konzentriert sich auf einen Ort namens Chencha. Dieses Dorf liegt nur 37 km von Arba Minch entfernt, ist aber dafür ca. 2.000 Meter höher angesiedelt. Diese Lage verschafft dem Ort einen großen landwirtschaftlichen Vorteil. Aufgrund der idealen klimatischen Bedingungen im Hochland – vereinfacht beschrieben: die Sommer sind warm, die Winter relativ kalt – ist die Gegend um Chencha das ideale Anbaugebiet für Birnen und Äpfel. Seit mittlerweile 50 Jahren werden die saftigen Früchte dort angebaut und haben der Bevölkerung zu einem bescheidenen Reichtum verholfen. Fast jeder Apfel, der in Addis verzehrt wird, stammt aus jener abgelegenen Region. Für den Transport dieser kostbaren wie auch schmackhaften Ware sind gute Straßen unerlässlich.

Ich treffe in Arba Minch auf Silvia Fickus, die für den CFI (Christliche Fachkräfte International e.V.) agrartechnische Entwicklungshilfe in Äthiopien leistet. Sie wird mich am folgenden Tag nach Chencha begleiten, das Teil ihres Projektgebietes ist. „Eigentlich müsste dich Ralph Wiegand vom EED dorthin begleiten. Er wohnt seit über zehn Jahren in Arba Minch. Deshalb kennt er die Leute und die Geschichte des Apfelanbaus sehr genau,“ sagt mir die gut gelaunte Silvia bei unserem ersten Gespräch, „aber leider ist er gerade auf Heimaturlaub in Deutschland. So musst du mit mir vorlieb nehmen.“

Sie berichtet mir, dass einer der ersten angebauten Apfel- und Birnbäume, immer noch im Dorf stehen soll. Das erzählen zumindest einige Dorfälteste. Wir beschließen, uns am folgenden Tag auf die Suche nach dieser greisen Pflanze zu machen.

7.2 Der mühsame Weg der „Dorze“-Frauen

Zunächst verlassen wir Arba Minch in Richtung Norden, um die Straße zu erreichen, die uns nach Chencha führen soll. Von der Hauptstraße biegen wir wieder einmal auf einen Schotterweg ab. Diese Strecke ist im Gegensatz zu manch anderer Nebenstraße im Hinterland in einem sehr guten Zustand. Lediglich an einem Streckenabschnitt ist eine kleine Baustelle eingerichtet und ein Laster älteren Modells bringt eine Fuhre Schotter nach der nächsten. Die Fahrbahn ist an dieser Stelle noch nicht breit genug und ein Felsvorsprung verhindert den idealen Straßenverlauf. Auf dem drei Meter hohen Steinmassiv, das etwa einen halben Meter in den Weg hineinragt, sitzen zwei schwitzende Arbeiter. Mit schweren Werkzeugen schlagen sie mit einem rhythmisierten Klopfen immer wieder auf den soliden Felsen ein. „Sie brechen die überstehende Kante aus dem Stein, so dass der Weg frei wird und auch an dieser Stelle zwei Wagen aneinander vorbeifahren können“, erklärt mir der Bauleiter. „Wie lange wird das denn wohl dauern?“, entgegne ich mit fragendem Gesichtsausdruck. „Ungefähr zwei Monate. Vielleicht ein bisschen mehr.“ Warum sie den Stein nicht einfach mit einer Stange Dynamit entfernen, kann er mir hingegen nicht erklären. Silvia Fickus ist der Meinung, dass die Beschäftigung einer Arbeitskraft über zwei Monate immer noch lukrativer zu sein scheint, als eine Stange Dynamit zu kaufen.

Kurz hinter der Baustelle treffen wir auf eine Gruppe Frauen, die schwer bepackt den Berg hinaufzögen. Auf ihren Rücken tragen sie mülltonnen-große Körbe aus Bananenblättern, die sie mit einfachen Stricken über ihre Schultern gebunden haben. Einige der Frauen haben T-Shirts oder Kleidungs-fetzen unter die Schnüre gelegt. Bei den anderen scheuern die Rie-men direkt über die verhornte Haut und drücken sich tief ins taub gewordene Fleisch. „Das sind die Dorze-Frauen (Dorze heißt das Gebiet aus dem die Frauen stammen). Ihre Männer sind die in Äthiopien sehr bekannten Dorze-Weber. Fast jedes Kleidungsstück, zum Beispiel Schals oder die typischen Gewänder, wird von ihnen hergestellt.“, erklärt mir Silvia. „Die Männer wohnen jedoch meistens in Addis und verdienen in den Fabriken ihr Geld. Eigentlich gehen die Männer weg, um ihre Familien hier in der Region von Chencha versorgen zu können. Jedoch schicken sie nur selten das Geld nach Hause und tauchen vielleicht zweimal im Jahr im Dorf auf.“ Silvia weiß aus ihrer Arbeit als Entwicklungshelferin, dass die Männer oft schon eine andere Frau in Addis Abeba gefunden und dort eine neue Familie gegründet haben. „Hierher bringen sie häufig nur das HI-Virus oder eine andere Krankheit“, sagt sie nüchtern. Mit dem Hochschleppen der Güter von Ocholope am Fuße des Berges bis hinauf nach Chencha verdienen die Frauen sich das Nötigste zum Leben. In den Körben transportieren sie Mus, eine Kochba-

nane, die den Dorfbewohnern als Grundnahrungsmittel dient. Dreimal die Woche tragen sie den gut 50 Kilogramm schweren Korb sechs Stunden lang den Berg hinauf. Am Ende des Tages können sie sich über einen Verdienst von fünf Birr – nicht einmal 50 Eurocent – freuen. Jedoch denken sie nicht, dass die schnellen „Isuzu“, die Kleintransporter, ihre Arbeit überflüssig machen werden. „Die rasen doch wie die Wilden über die Schotterpiste und dabei hüpfen die Säcke mit den Bananen hin und her. Das gibt schwarze Stellen. So etwas mögen die Käufer überhaupt nicht“, klärt mich eine der Dorze-Frauen auf.

Deswegen würden sie keine Esel nutzen, denn auch bei der Beförderung auf dem Eselrücken würden viele Bananen eingedrückt. Außerdem sei die Versorgung eines solchen Nutztieres viel zu teuer. Silvia Fickus nimmt ihnen diese Argumentation nicht ab: „Ein Esel würde die Arbeit auf jeden Fall erleichtern und es würde sich auch lohnen. Es ist einzig die Angst vor dem Neid, die sie davon abhält. Wenn eine Frau einen Esel hat, dann wird sie von den anderen geschnitten. Und deshalb schinden sie sich lieber den Berg rauf.“

7.3 Der älteste Birnbaum Chenchas

Die enorme Bedeutung der Straßen lässt sich in Chenchas auf den ersten Blick erkennen. Viele Häuser des Ortes sind aus einer robusten Mischung aus Lehm, Stein und Holz gebaut und erstrahlen in einem frischen Glanz. Am Wegesrand sind unzählige neue Behausungen entstanden, von Menschen, die glauben an dem Aufschwung des Ortes teilhaben zu können. Der Apfelanbau hat die regionale Wirtschaft stimuliert und die Dorfbewohner sind sehr stolz auf ihren im gesamten Land verbreiteten guten Ruf.

Dabei wurde den ersten Birn- und Apfelbäumen, die vor über 50 Jahren mit Missionaren in diesen abgelegenen Landstrich gelangt waren, zunächst keine sonderliche Beachtung geschenkt. Vielmehr dienten sie zur Abgrenzung von Wegesrändern und Grundbesitz. Der Apfel war lange Zeit in Äthiopien nicht als essbare Frucht bekannt. Erst über etliche Jahre hinweg bemerkte die Bevölkerung, dass an den Bäumen am Wegesrand doch recht schmackhafte Früchte wachsen und dafür sogar ein Markt vorhanden ist.

Wir treffen hier auf den Farmer Gota Goda. Er ist ein Apfelbauer der ersten Stunde und seit 19 Jahren im Geschäft. Er hat die legendäre – wenn gleich laut Silvia nicht besonders mundende Apfelsorte „BR“ mit kultiviert. „Das waren die Bäume, die ein Mr. Bond vor etlichen Jahren nach Äthiopien gebracht hat.“, erzählt Gota voller Stolz. „Aber man hat sie nicht im Hochland angebaut und dort unten sind sie dann eingegangen. ‚BR‘ steht für ‚Bond Red‘.“ Er führt uns durch ein paar Vorgärten und unser Fußweg en-

det an einem Bretterzaun. Hinter der Tür verbirgt sich ein dürrer Baum, dessen Äste ein wenig traurig herunterhängen. „Das ist der erste Birnbaum von Chencha. Er ist über fünfzig Jahre alt und wurde von den Missionaren mitgebracht. Vor sechs Jahren ist er mal umgefallen, aber ich habe ihn wieder aufgerichtet. Er lebt immer noch!“, erzählt Gota mit einem leichten Lächeln. „Hiermit hat alles angefangen.“

Nur ein paar Meter weiter führt Silvia Fickus mich zu einem so genannten Versuchsfeld, auf dem sich verschiedene Apfelsorten im Anbau befinden: „Wir wissen noch nicht genau, welche Sorte hier am besten wächst. Deswegen probieren wir einige aus und geben die Setzlinge an die Farmer oder die Früchte direkt an die Kooperative weiter.“ Die Kooperative in Chencha kümmert sich um den gesamten Transport und Vertrieb der Äpfel in alle Teile des Landes. Was zunächst ein reines „Ferenji-Produkt“ gewesen ist, findet nun auch den Geschmack der heimischen Bevölkerung. „Zunächst haben wir ihnen die Saat gegeben, damit sie die Äpfel als Selbstversorgung nutzen können. Mittlerweile essen sie die Äpfel aber nicht mehr selber. Sie haben herausgefunden, dass ihnen der Verkauf der Setzlinge und Früchte mehr bringt.“, fügt Silvia hinzu. „Uns ist das natürlich auch recht, wenn sie sich danach mit dem Geld Lebensmittel, Teff oder andere Dinge kaufen können.“ Allerdings bringe der Vertrieb der Setzlinge den Bauern viel mehr Profit – die Kultivierung und Veredelung der Früchte leidet etwas, weiß Gota: „Der gute Ausbau der Straße ist sehr wichtig für uns. Denn wenn wir die reifen Äpfel transportieren, bekommen sie bei dem kleinsten Hüpfen schon dunkle Stellen. Das darf natürlich nicht sein.“

Seit fünf Jahren ist die Gegend in der Nähe von Arba Minch in aller Munde und jeder Äthiopier weiß, was ein Chencha-Apfel ist. Das hat auch dem Straßenbau enorm geholfen. „Es waren schon einheimische Fernsehteams hier und haben von den Hochlandäpfeln berichtet. Durch diese Popularität ist die Regierung auf Chencha aufmerksam geworden und hat mit der Erweiterung des Verkehrsnetzes begonnen“, erzählt Silvia Fickus auf dem Rückweg. „Nun beginnt man auch in der Gegend um Gurage, in der Amhara-Region und sogar im Nachbarland Eritrea damit, Äpfel anzubauen. In zehn Jahren wird von dort die stärkste Konkurrenz herkommen.“ Vielleicht bietet es gleichzeitig die Möglichkeit für einen weiteren nachhaltigen Ausbau des äthiopischen Verkehrsnetzes.

8. Resümee

Während meiner dreimonatigen Recherche konnte ich leider nicht sämtliche Ziele erreichen, die ich mir gesteckt hatte. Zum einen ergab sich

dies aus den bereits im Vorfeld beschriebenen politischen Gründen. Ich hatte mich aufgrund der politischen Umstände dagegen entschieden, nah mit Regierungseinrichtungen zusammenzuarbeiten. Mein Gedanke dabei war, dass die Regierung gerade in der „Konsolidierungsphase“ nach den schrecklichen Vorfällen im Jahr 2005 darauf bedacht sein wird, eine positive Außendarstellung durchzusetzen. Ich wollte mich dafür nicht instrumentalisieren lassen.

Zum anderen schätzte ich die Zeit, die ich gebraucht habe, um mich in Äthiopien zurechtzufinden, falsch ein. Trotz meiner Erfahrungen aus vorherigen Auslandsaufenthalten stellte ich fest, dass eine dreimonatige Zeitspanne, die ein vierwöchiges Praktikum beinhaltet, für mein umfassendes Rechercheprojekt nicht ausreichend war. Erst, als die eigentliche Recherchezeit vorüber war, hatte ich das Gefühl, endgültig in der Kultur angekommen zu sein.

Somit habe ich nur einen flüchtigen Einblick in verschiedene Regionen und Gesellschaften Äthiopiens nehmen können. Die Auswirkungen des Straßenbaus auf die Bevölkerung sind so mannigfaltig, dass ich nur einzelne Schlaglichter auf bestimmte Themengebiete richten konnte. Ich hoffe sehr, dass dies nicht mein letzter Besuch in diesem faszinierenden Land gewesen ist, damit ich vielleicht doch der einen oder anderen Geschichte etwas tiefgründiger nachgehen kann.

9. Danksagungen

Am Ende dieses Berichtes möchte ich mich noch bei unzähligen Menschen bedanken, die mir bei der Umsetzung meines Vorhabens geholfen haben.

In Äthiopien möchte ich mich zu allererst bei Emishaw, Mantegaftot, Nebiyou, Carmela Abate, dem Ethiopian Gemini Trust und der gesamten Crew von Gem-TV bedanken, die mir meinen Start in Addis Abeba wirklich erleichtert haben. Ohne ihre Hilfe wäre ich sicherlich viel länger orientierungslos durch die Straßen der Stadt geirrt.

Meine Recherchereise und die daraus resultierenden Ergebnisse wären nicht ohne die Unterstützung der „Welthungerhilfe“ (insbesondere gilt hier mein Dank Bernhard Meier zu Biesen, Joachim Schwarz und Sven Werner, sowie den Mitarbeitern der beiden Partnerorganisationen ORDA und OSHO), der Organisation „Menschen für Menschen“ (hier ist die PR-Bbeauftragte Ulrike Haupt zu nennen) und der CFI (allen voran Silvia Fickus) zu Stande gekommen.

Ebenso möchte ich mich bei Bernhardus van Ampting und Claus Bätke von der GTZ bedanken.

Zudem bedanke ich mich bei Samson Wondimo von der Ethiopian Road Authority und Bekele Neguesse von der Ethiopian Transport Authority.

Ein ausdrücklicher Dank gilt dem Referenten für wirtschaftliche Zusammenarbeit der Deutschen Botschaft Addis Abeba, Hein Winnubst, der mir einige wertvolle Hinweise für meine Recherchen geben konnte. Ohne diese Tipps wäre meine journalistische Arbeit unendlich schwieriger gewesen.

Weiterhin möchte ich mich bei Alexander Meckelburg, Rudolf Schoppmann, Marius Flucht, Michael Flucht, Alexander Fierley, Verana Böll, Getie Gelaye, Berhanu Beyene bedanken.

Natürlich danke ich auch allen meinen Gesprächspartnern für ihre Zeit und ausführlichen Auskünfte, meinen Begleitern und Fahrern für ihr sicheres Geleit und allen anderen, die mir mit Rat und Tat zur Seite gestanden haben.

Ein ganz besonderer Dank gilt meiner gesamten Familie, die mich in all meinen Unternehmungen bestärkt und ohne deren Unterstützung ich es mir nicht hätte vorstellen können, den Berufsweg eines Filmmachers und Journalisten einzuschlagen. Großer Dank gilt auch meiner Lebensgefährtin Daniela Esser, die mich immer wieder für unbestimmte Zeit in fremde Länder ziehen lässt.

Mein letzter und größter Dank geht an die Heinz-Kühn-Stiftung und insbesondere an Ute Maria Kilian, die trotz diverser problematischer Umstände sehr viel Geduld und Vertrauen in mein Projekt hatte. Nur aufgrund ihres freundlichen Entgegenkommens und ihrer Geduld war es mir überhaupt möglich, mein Stipendium anzutreten und diese wichtige Recherchereise zu unternehmen.