

Infrastruktur

Hafen von Mombasa

Als Transitland und Küstenstaat ist Kenia für die gesamte Region von nicht zu überschätzender Bedeutung. Der Ausbau der entsprechenden Infrastruktur ist Teil des nationalen Entwicklungsplans Vision 2030, mit dem sich Kenia in den Kreis der Länder mit mittleren Durchschnittseinkommen katapultieren will. Doch mehrt sich Kritik an der Umsetzung dieser Pläne, weil Fragen der Ökologie, der Verschuldung und auch der Qualitätssicherung nicht ausreichend ins Kalkül gezogen würden.

Der Hafen von Mombasa ist trotz seiner bescheidenen Größe und Leistungsfähigkeit der wichtigste zwischen Durban und Dschibuti und spielt ebenso wie der Mombasa-Highway insbesondere für den Güterverkehr bis in den Ostkongo eine wachsende Rolle. Ebenso die Eisenbahn der Kenya Railways Corporation. Ihr Bau vor mehr als 100 Jahren leitete die Kolonisierung Kenias und Ugandas ein. Interessant ist das Eisenbahnmuseum in Nairobi.

Der so genannte Madaraka-Express, die neue Bahnstrecke zwischen Mombasa und Nairobi, ist seit 2017 in Betrieb, ein Milliardenprojekt, das nur noch übertroffen wird von den gemeinsamen Infrastrukturplänen Ugandas, Südsudans, Äthiopiens und Kenias. Diese ehrgeizigen Pläne sehen eine Bahnverbindung von Juba bis Lamu vor, eine neue Öl-Pipeline, Raffinerien, den Bau eines neuen Hafens in Lamu und mehrere Regionalflughäfen. Die Kosten konnten bislang nicht beziffert werden, die Rede war zuletzt von mehr als 26 Milliarden Euro. Doch trotz eines Launches des LAPSSET (Lamu Port South Sudan Ethiopia Transport Corridor) getauften, gigantischen Infrastrukturprojekts durch die damaligen Staatschefs Salva Kiir (Südsudan), Meles Zenawi (Äthiopien) und Mwai Kibaki (Kenia) stehen Finanzierung, Streckenführung und Bau noch in den Sternen.

Das Projekt soll Teil einer panafrikanischen Verbindung von Douala/Kamerun bis Mombasa sein und sieht die Gründung neuer Städte, neuer Highways, Eisenbahnstrecken, Pipelines, Flughäfen und den bereits im Bau befindlichen Ölhafen von Lamu vor. Leider ist Uganda in das Jahrhundertvorhaben politisch nicht ausreichend integriert. Außerdem hat Südsudans Staatschef Kiir im Chaos des Bürgerkrieges lange andere Probleme gehabt als den Straßen- und Eisenbahnbau. Dennoch wurde im Oktober 2019 immerhin ein kleines Teilstück eines weiteren Milliardenprojekts im Eisenbahnbau eingeweiht: Die etwa 100 Kilometer lange Strecke Nairobi – Naivasha auf neuem Gleis, das ursprünglich bis Ugandareichen sollte als Teil der chinesischen «One Belt, One Road»-Initiative. Leider fehlen noch Mittel in Höhe von mehr als 4 Milliarden Euro zur Fertigstellung des Projekts bis zur Westgrenze.

Weitere Infrastrukturprojekte sollen Nairobi selbst vor dem Verkehrsinfarkt retten. Die Zahl der jährlich neu gemeldeten Fahrzeuge hat sich seit 2008 auf mehr als 200.000 nahezu verdoppelt. Verkehrssicherheit und Straßenflächen halten jedoch nicht Schritt mit dem Verkehrsaufkommen, sodass Kenia wie Afrika insgesamt unter verheerenden Verkehrstotenzahlen leidet. In der morgendlichen Rush Hour haben Fußgänger in der überlasteten City die Nase vorn. Zur Entlastung ist nun neben Nahverkehrszügen und Satellitenstädten südlich von Nairobi eine komplett neue Stadt in Planung, Konza City, auch Silicon Savannah genannt, der digitale Hub der Region. Ob dieses Projekt besser gedeihen wird als LAPSSSET, ist nicht absehbar. Große Sorgen bereiten Umweltschützern, aber auch Entwicklungsexperten die jüngsten Abkommen mit China, die einen Einstieg in die Atomkraft zur Energieerzeugung vorsehen.

Ein Leuchtturm im ostafrikanischen Verkehrswesen, aber auch im Vergleich der so genannten Parastatals in Kenia (Staatsunternehmen oder Unternehmen mit staatlicher Beteiligung) war lange Zeit Kenya Airways. Die Airline, heute

im Verbund mit KLM und Air France, kapriziert sich vor allem auf die Verbindung von Westafrika bis Asien sowie den innerafrikanischen Luftverkehr. Es ist die fünftgrößte Fluggesellschaft des Kontinents. Zur Flotte gehören 34 Maschinen, zumeist Boeing, die zuletzt 3,6 Millionen Passagiere beförderten. Die Fluggesellschaft hat Nairobi zu einem Hub des regionalen und transkontinentalen Luftverkehrs gemacht und rechtzeitig realisiert, dass im afrikanischen Luftverkehr große Wachstumsraten generiert werden können. Nahezu alle großen Carrier fliegen den Jomo Kenyatta International Airport Nairobi an. Die Stadt verfügt mit dem auf kleinere Maschinen ausgelegten Wilson Airport zudem über ein zweites Drehkreuz. Neben der Hauptstadt haben auch Mombasa und Eldoret internationale Flughäfen. Der Airport von Kisumu wurde gerade aufwändig ausgebaut, zahlreiche Regionalflughäfen und Airstrips ergänzen das immer dichter werdende Netz des nationalen Lufttransports; Wilson Airport in Nairobi-Langata bietet sich je nach Wohnlage als Alternative zu JKIA an, etwa für Trips an die Südküste nach Ukunda. Hohe Kerosin- und Personalkosten setzen jedoch auch Kenias KQ, dem «Pride of Africa», zu. Außerdem hat sich die Airline mit dem Ankauf zu vieler Dreamliner möglicherweise übernommen.

Der größte Teil des Verkehrs geht auch in Kenia über Pfade, Wege, Pisten und Straßen. Und zwar zu Fuß. Doch immer mehr Menschen können sich ein Auto leisten, und der Güterverkehr ganz Ost- und Zentralafrikas basiert stark auf dem Lkw. Das Straßennetz ist für afrikanische Verhältnisse sehr dicht, in weiten Teilen jedoch in einem schlechten Zustand. Es empfiehlt sich, bei Tageslicht zu reisen und zuvor beim Automobilklub den Straßenzustand und bei den Botschaften oder UN Sicherheitsaspekte zu recherchieren. Mit Navigationsgeräten für Ostafrika sind ausländische Konzerne inzwischen auch in Kenia angetreten. Eine wachsende Rolle spielt der Datenverkehr. Diverse

Unterseebreitbandkabel sind angeschlossen, und Kenia erlebt

derzeit sozial und ökonomisch eine Art IT-Revolution, nachdem die teuren Satellitenübertragungskosten wegfallen – zumindest dort, wo

der Anschluss an die globale Datenautobahn bereits besteht. Die Breitbandkommission der Internationalen Fernmeldeunion ITU ging schon für 2011 davon aus, dass 28 Prozent der Kenianer das Internet nutzen, obwohl nur ein Bruchteil über Computer und Netzanschlüsse verfügt. Inzwischen gehen Statistiker davon aus, dass mehr als vier Fünftel der Kenianer das Internet nutzen. Moderne, bezahlbare Smartphones könnten in Kürze dafür sorgen, dass nahezu das ganze Land im Netz unterwegs sein kann, wobei die Geschwindigkeit und das Datenvolumen der unterschiedlichen Kaufkraft der Nutzer anzupassen ist.

Die Texte stammen vom Länderportal der GIZ, welches vom Netz genommen ist. Verfasser ist der Historiker und Journalist Stefan Ehlert. Die Urheber wurden informiert, dass auf meiner Tourismuseite zu Kenia die Inhalte veröffentlicht werden.