

# Verkehr

«Wenn Kenia hustet, bekommt Uganda Lungenentzündung», heißt ein Sprichwort in der Region. Es bezieht sich vor allem auf Kenias führende Rolle als Transitland für den Güter- und Personenverkehr von Mombasa bis Kisangani im Ostkongo.

Die seit mehr als 100 Jahren betriebene Eisenbahn wurde überholt und mit Milliardeninvestitionen aus China um eine Breitspurbahn nach europäischem Vorbild erweitert, was umstritten ist und möglicherweise auch nicht refinanzierbar. Die Bahn ist insbesondere für den Ferngütertransport wichtig, der darüber hinaus von zahlreichen Speditionen bewältigt wird, die sich über die Konkurrenz der Bahn nicht beglückt zeigten. Der Lastverkehr auf der Straße schuf jedoch auf den Steigungen des Mombasa-Highways in Richtung Nairobi endlose Lkw-Schlangen und trug selbst im Zentrum Nairobis zum Verkehrsinfarkt bei.

Das Zauberwort dagegen heißt Bypass, Umgehungsstraße. Nach Jahrzehnten werden entsprechende Pläne derzeit verwirklicht. Doch da Nairobis Mittelstand zunehmend das Auto für sich entdeckt, sind zu Spitzenzeiten im Berufsverkehr auch für kurze Strecken lange Zeitspannen einzukalkulieren.

Der Personentransport im Fern- wie Nahverkehr wird von Bussen dominiert, darunter Tausende Sammelbusse, Matatus, die regelmäßig im Clinch mit den Behörden liegen. Sie sind als Rückgrat des Nahverkehrs ähnlich wie in Kairo kaum wegzudenken. Die eingesetzten Nissan-Bullis gelten aber als wenig verkehrstüchtig und unfallträchtig. Die 2004 durchgesetzten Tempomate scheinen außer Betrieb zu sein; an die zulässige Zahl von 14 Passagieren scheinen sich die touts, die Schaffner, aber zumindest in Nairobi oft zu halten.

An der Küste konkurrieren Tuktuks, offene Motorrikschas, mit den Taxis; in Malindi haben sich diese flexiblen und im Vergleich erschwinglicheren Verkehrsmittel durchgesetzt. Im

Güternahtverkehr sind vielerorts wie seit Jahrzehnten die von einem Mann gezogenen Handkarren üblich, die Mkokotenis. Sie transportieren Gemüse, Schrott oder Wasser und werden – anders als Radfahrer – von den motorisierten Verkehrsteilnehmern offenbar respektiert.

Im Flugverkehr steht Kenya Airways (KQ) für eine der afrikanischen Erfolgsgeschichten. Im Verbund mit KLM und Air France trotzte die Gesellschaft lange allen Krisen. Sie fliegt mehr afrikanische Ziele an als jede andere Airline auf dem Kontinent. Gestiegene Kerosinpreise, Flughafensteuern und der Konkurrenzdruck machen Kenya Airways derzeit wohl zu schaffen, doch entspricht der Carrier in jeder Weise internationalem Standard und hat weiterhin gute Wachstumsperspektiven, da dem Luftverkehr in Afrika Zuwächse im zweistelligen Bereich vorhergesagt sind.

Kenya Airways machte aus Nairobi den Hub Ostafrikas. Die Bedeutung des Jomo Kenyatta International Airport als Drehkreuz zwischen Westafrika und Ostasien ist kaum zu überschätzen. Er wurde ausgebaut und u.a. für den A380 fit gemacht. Die Fluggesellschaft nennt sich «Stolz von Afrika».

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 Tourismusseite zu Kenia die Inhalte veröffentlicht werden.