HEINRICH BÖLL STIFTUNG

perspectivas

Ausgabe 4
November 2018

POLITISCHE ANALYSEN UND KOMMENTARE

LATEINAMERIKA

Gute Fahrt

Lateinamerika braucht eine Verkehrswende

Perspectivas Lateinamerika erscheint in enger Zusammenarbeit mit den Büros der Heinrich-Böll-Stiftung in Lateinamerika.

Heinrich-Böll-Stiftung

Die Heinrich-Böll-Stiftung ist eine politische Stiftung und steht der Partei Bündnis 90 / Die Grünen nahe. Sie hat ihren Hauptsitz in Berlin und unterhält derzeit 33 Büros weltweit. In Lateinamerika engagieren wir uns gemeinsam mit vielen Partnerinnen und Partnern insbesondere in der Klima- und Ressourcenpolitik, wir fördern Demokratie und Geschlechtergerechtigkeit und die Umsetzung der Menschenrechte. Elementar wichtig ist uns die Stärkung und Unterstützung lokaler zivilgesellschaftlicher Organisationen. Die Stiftung bemüht sich um die intensive Vermittlung von Wissen und Verständnis zwischen den Akteurinnen und Akteuren in Europa und Lateinamerika; dazu gehört auch die Förderung internationaler Dialoge, denn sie sind die Voraussetzung für konstruktives Handeln.

Titelfoto: Adam Wiseman

Inhalt

2 **Vorwort und Einleitung**

5 **Die Stadt der Zweiräder**
Die Radfahrer/innen-Bewegung und ihre Bedeutung für die Entwicklung Santiago de Chiles
Martín Tironi

9 **Wege aus der Autofalle**
Wie Mexiko-Stadt die Mobilität neu erfindet
Xavier Treviño

13 **Der Tod im Bus**
Ein Tag am gefährlichsten Arbeitsplatz von Guatemala-Stadt
Pia Flores

17 **Mobilität in Lateinamerika**
Zahlen und Fakten

21 **Mobilität für alle!**
Plädoyer für eine geschlechtersensible Verkehrsplanung
Lillian Sol Cueva

24 **«Niemand kommt rein, niemand kommt raus»**
Die Auswirkungen der Gewalt in den Favelas von Rio de Janeiro
Vinícius Santiago und Sérgio Veloso

28 **Bogotás ungleiche Mobilität**
Celeste Kauffman

33 **Soja im Regenwald**
Wie der Sojaboom eine Verkehrsschneise durch den Amazonas wiederbelebt
Fabiana Frayssinet

Vorwort und Einleitung

In Lateinamerika leben rund 80 Prozent der Bevölkerung in städtischen Gebieten. Demnach hat die Region die höchste Urbanisierungsrate weltweit. Die lateinamerikanischen Städte besitzen ein hohes Maß an sozialer Ungleichheit und räumlicher Trennung. Insbesondere die armen Bevölkerungsgruppen wohnen meist in einfachen Vierteln am Stadtrand, wo die Qualität des städtischen Nahverkehrs schlecht ist. Die marginalisierten Bevölkerungsgruppen haben meistens kein eigenes Auto, sind aber wegen ihres Wohnorts besonders auf einen guten, schnellen und bezahlbaren Nahverkehr angewiesen. Hinzu kommen weitere Probleme, wie die hohe Gewaltrate und die Kriminalität in den Städten, die die tägliche Mobilität beeinträchtigen.

Die Verstädterung bringt weitere Herausforderungen mit sich, wie z. B. Staus und ein hohes Maß an Umweltverschmutzung, hervorgerufen durch die Nutzung von Privatfahrzeugen. Sowohl der Staat als auch die Zivilgesellschaft sind deshalb auf der Suche nach innovativen Lösungen. Dabei spielen neue Technologien und umweltfreundliche Initiativen und Maßnahmen eine zukunftsweisende Rolle in alternativen Mobilitätskonzepten für Lateinamerika.

Auch die Geschlechterfrage ist von großer Bedeutung, denn aktuell gehören Frauen zu den Gruppen, die am stärksten in ihren Mobilitätsbedürfnissen eingeschränkt sind. Sie sind besonders stark von der alltäglichen Gewalt und Unsicherheit betroffen, doch ihre durch ihr Aufgaben- und Bewegungsprofil definierten besonderen Anforderungen an Mobilität spiegeln sich bislang kaum in den Urbanisierungs- und Mobilitätskonzepten wieder.

Für die vierte Ausgabe von *Perspectivas* haben wir lateinamerikanische Autoren und Autorinnen gebeten, verschiedene Aspekte von Mobilität in Lateinamerika zu beschreiben. Im Mittelpunkt steht vor allem der städtische Raum.

Martín Tironi beschreibt, wie sich seit Ende der Pinochet-Diktatur neue Aktivistengruppen und Bürgerinitiativen gebildet haben, deren Forderungen vor allem im soziokulturellen Bereich angesiedelt waren bzw. sind, so auch zum Thema Verkehr. Beispielhaft schildert er die Entwicklung der Fahrradbewegungen, die vor dem Hintergrund des wachsenden Autoverkehrs in Santiago de Chile zunächst eine Fahrradkultur eingefordert haben. Inzwischen ist es ihnen gelungen, das Thema in einen breiteren gesellschaftlichen Zusammenhang zu stellen und neben der reinen Transportfrage auch das «Recht auf Stadt» sowie Gerechtigkeits- und Partizipationsfragen einzubeziehen.

Auch der Artikel von *Xavier Treviño* hat seinen Ausgangspunkt in dem zunehmenden Verkehrschaos und den endlosen Staus in Mexiko-Stadt. Hinzu kommen hohe verkehrsbedingte Emissionsraten. Paradoxerweise wird diese Situation nicht primär durch den Individualverkehr verursacht. Nur 19 Prozent der Fahrten in der Metropole werden mit Privatautos getätigt. Sie ist vielmehr die Folge eines rasant anwachsenden Verstädterungsprozesses, mit dem die Stadt- und Verkehrsplanung nur unzureichend Schritt halten konnte. Neben der Metro gibt es einen vielfältigen und zu wenig geregelten öffentlichen Nahverkehr (in öffentlicher und privater Trägerschaft). Treviño fordert deshalb eine zukunftsgerichtete Mobilitätspolitik, die viele Aspekte berücksichtigen muss: von Möglichkeiten der technischen Innovationen im Automobilbereich über Alternativen zum Autoverkehr bis hin zu Fragen sozialer Gerechtigkeit.

Einen bedrückenden Einblick in den Alltag von Busfahrern in Guatemala-Stadt gibt uns die Journalistin *Pia Flores*. Erpressung und Gewalt durch kriminelle Banden bis hin zur Ermordung gehören ebenso so zu den Gefahren ihres Berufslebens wie schlechte, ungesicherte Arbeitsbedingungen ohne Sozialleistungen. Auch die Fahrgäste leiden unter diesen ungeregelten und gefährlichen Zuständen. Wer es sich leisten kann, bewegt sich im eigenen Auto durch die Stadt. Der öffentliche Nahverkehr in Guatemala-Stadt ist somit ein Paradebeispiel für die soziale Spaltung der Gesellschaft.

Auf eine andere Form von Ungleichheit verweist die geschlechterdifferenzierte Analyse des öffentlichen Nahverkehrs in Mexiko-Stadt von *Lillian Sol Cueva*. Sie zeigt, dass Frauen aufgrund der überwiegend von ihnen geleisteten Sorgearbeit andere Mobilitätsmuster und damit Mobilitätsanforderungen haben als Männer. Hinzu kommt eine gesellschaftlich bedingte besondere Vulnerabilität gegenüber Gewalt. Cueva fordert deshalb, dass statt einer «geschlechtsneutralen» Vorstellung von Entwicklung und Mobilität eine an Gleichberechtigung orientierte städtische Entwicklung und Mobilität unabdingbar sein muss.

Auch die Favelas von Rio de Janeiro sind sichtbarer Ausdruck der sozialen Spaltung der Stadt. Die Unterschiede machen sich nicht nur an der ökonomischen Situation der Bewohnerinnen und Bewohner fest, sondern auch am Zugang zu Bürgerrechten, wie die Autoren *Sérgio Veloso* und *Vinícius Santiago* beschreiben. Zurückzuführen ist dies auf eine Politik, die Favelas in erster Linie als Kriegsgebiete begreift und entsprechend staatliche Gewalt ausübt. Das hat Auswirkungen auf die Mobilität und verletzt die Bürgerrechte und das Recht auf Stadt. Auch die Seilbahn im Complexo do Alemão, im Kontext der Großereignisse Fußball-WM und Olympiade gebaut mit dem Versprechen, die Mobilität der Favela-Bewohner/innen zu erhöhen, erwies sich als Lug und Trug. Sie gehört zu den großen Bauvorhaben, für die ein Verdacht auf Korruption besteht. Sie wurde inzwischen geschlossen.

Celeste Kauffman beschäftigt sich in ihrem Beitrag mit einer auf den sozioökonomischen Status gestützten Mobilitätspolitik der Stadt Bogotá, die die Chancen ärmerer Menschen auf eine umfassende Beteiligung am städtischen Leben blockiert. Die Vorschläge und Maßnahmen der amtierenden Stadtverwaltung sind vornehmlich darauf ausgerichtet, Verkehrsstaus zu reduzieren und Fahrtzeiten zu verringern, anstatt die Zugangsmöglichkeiten der am stärksten benachteiligten Bevölkerung zu menschenwürdigen Verkehrsmitteln zu sichern. Sie macht dies am Beispiel des Verbots männlicher Beifahrer auf Mopeds oder der Fahrpreiserhöhungen bei dem vergleichsweise schnellen Bussystem Transmilenio deutlich – Nachteile, die vornehmlich die Menschen treffen, die am wenigsten in der Lage sind, solche Belastungen zu schultern. Ihnen werden damit strukturelle Einschränkungen der Beschäftigungs- und Bildungsmöglichkeiten zugemutet.

Mit einer ganz anderen Perspektive auf Mobilität beschäftigt sich *Fabiana Frayssinet* im letzten Text. Sie beschreibt den Ausbau der BR-163. Ursprünglich als Teil der Erschließungs- und Siedlungspläne der brasilianischen Militärdiktaturen (1964–85) für die Amazonasregion geplant und gebaut, ist sie heute ein Kernstück der neuen Exportstrategie für den Rohstoffsektor. Insbesondere Soja und Mais werden über diese Überlandstraße an den Hafen von Satarém transportiert und von dort aus u. a. nach China und Europa exportiert. Dieses Beispiel steht für eine Politik, die große Investitionen in die Infrastruktur für den Export tätigt, während die Entwicklung ländlicher Infrastruktur zum Nutzen der lokalen Bevölkerung vernachlässigt wird.

In der Heftmitte haben wir Daten und Kennzahlen zur Beschreibung der Mobilität in Lateinamerika zusammengestellt und grafisch aufbereitet.

Wir wünschen Ihnen eine interessante Lektüre.

Berlin, im Oktober 2018

Ingrid Spiller
Referatsleiterin Lateinamerika der
Heinrich-Böll-Stiftung

Audrey Changoe
Referentin Lateinamerika der
Heinrich-Böll-Stiftung

Die Stadt der Zweiräder

Die Radfahrer/innen-Bewegung und ihre Bedeutung für die Entwicklung Santiago de Chiles

Martín Tironi

Santiago de Chile gehört zu den zehn Städten der Welt mit der höchsten Smogdichte. Verkehrsstaus sind an der Tagesordnung, die urbane Zersplitterung schafft neue Probleme, und die Zahl der Fahrzeuge wächst unaufhaltsam. Angesichts der kritischen ökologischen und sozialen Lage in Santiago stellt sich die Frage, was Bürgerinitiativen und Aktivistengruppen dazu beitragen können, das städtische Umfeld ökologischer, menschenfreundlicher und gerechter zu gestalten.

In den letzten Jahren hat es erste positive Anzeichen für die Herausbildung einer Bürgerschaft gegeben, die sich für alternative Mobilitätskonzepte stark macht. So haben verschiedene Bürgerinitiativen und Aktivistengruppen seit den 1990er Jahren das Fahrrad als legitimes, für eine nachhaltige städtische Entwicklung unabdingbares Verkehrsmittel etabliert.

Ihr Engagement für den Fahrradverkehr ist nicht nur eine simple Reaktion auf den immer stärker werdenden Autoverkehr, sondern auch der Versuch, sich den öffentlichen Raum wieder anzueignen und zu politisieren. Neue Thematiken werden eingebracht und die herrschenden städtischen Regeln auf den Prüfstand gestellt. In diesem Sinne ist das Fahrrad nicht nur ein Verkehrsmittel für die Freizeit, sondern es steht zunehmend auch für eine Stadt nach den Vorstellungen der Bürgerinnen und Bürger.

Das Fahrrad als Instrument des politischen Wandels

Unter der Diktatur von Augusto Pinochet (1973–1990) zielten die öffentlichen Proteste vor allem auf die Verteidigung von (politischen) Rechten ab, die während der Militärdiktatur mit Füßen getreten wurden. Dabei ging es hauptsächlich um die Verletzung von Menschenrechten. Seit der Rückkehr zur Demokratie sind die Forderungen der Bürgerinnen und Bürger (ethnische und sexuelle Minderheiten, Umwelt- und Radfahrer/innen-Bewegungen) überwiegend im soziokulturellen Bereich angesiedelt. In den 1990er Jahren gründete sich die «Bewegung der wütenden Radfahrer/innen» (Movimiento Furiosos Ciclistas, MFC), die als erste organisierte Gruppierung eine kritische Debatte um die Diskriminierung von Radfahrer/innen ins Leben rief.[1] Eine ihrer ersten Aktionen war es, die Einrichtung von Fahrradstellplätzen an der U-Bahn-Station Escuela Militar in einer der reichsten Gegenden von Santiago zu fordern. Die Forderung wurde zwar damals nicht erfüllt, doch die Organisation wurde durch diese Aktion bekannt und entwickelte sich zu einer Anlaufstelle zum Thema Fahrradmobilität. Die Bewegung verbreitete damals ihre Forderungen über verschiedene Medien (Briefe, Fernsehprogramme etc.); gleichzeitig etablierte sie eine der bekanntesten Aktionsformen der Fahrradbewegung: monatliche Fahrten mit dem Rad durch die Stadt. In Anlehnung an das Konzept der «Critical Mass» von San Francisco ruft die Gruppe an jedem ersten Dienstag des Monats alle Fahrradfans auf, sich an einem Punkt in der Stadt zu treffen und von dort aus in einer Massenfahrt bis zur Plaza Italia zu radeln, einem der symbolträchtigsten Orte im Zentrum der chilenischen Hauptstadt. 2012 konnten über 9.000 Radfahrer/innen für diese Bürgerdemonstration mobilisiert werden, die so zu einem Meilenstein in der Geschichte der Bewegung wurde.

Bis heute haben sich die Bemühungen, das Fahrrad auf die öffentliche Agenda zu setzen, vervielfältigt. Hier ein paar Beispiele: Die

Martín Tironi, Soziologe (Magister an der Université Paris-Sorbonne), PhD und Postdoktorand (Centre de Sociologie de l'Innovation, École des Mines de Paris). Forschungstätigkeit an der Escuela de Diseño der Päpstlichen Katholischen Universität von Chile. Derzeit Gastdozent am Centre for the Study of Invention and Social Process in Goldsmiths. Durch seine Forschungen hat er eine aktive Rolle in der Debatte über das Konzept der nachhaltigen Mobilität gespielt.

Organisation Ciudad Viva hat mit ihren Konzepten einer partizipativen Städteplanung eine wichtige Rolle dabei gespielt, Stadtteile zu fördern, die Bedürfnisse von Radfahrer/innen und Fußgänger/innen berücksichtigen.[2] Auch die Initiativen RetroPedal, Bicicultura und Happyciclistas setzen sich für die Stärkung der Fahrradkultur ein. Zu ihren Aktivitäten gehören Reparatur- und Verkehrserziehungskurse, Informations- und Diskussionsveranstaltungen oder auch Filmtage. Und die Bewegung Ciclistas con Alas erinnert mit Gedenkorten im öffentlichen Raum an Radfahrer/innen, die durch Unfälle ums Leben kamen, und will damit auf das fahrradfeindliche städtische Umfeld aufmerksam machen.[3]

Eine besonders erwähnenswerte Initiative ist die Gruppe Macleta, die mit verschiedenen Aktivitäten eine Debatte über das Verhältnis zwischen Stadt, Mobilität und Geschlecht anstößt und darauf aufmerksam machen will, wie die Rechte bestimmter Gruppen oder Minderheiten durch die Stadtgestaltung verletzt werden. Neben der Erforschung der inklusiven Mobilität ist die «Schule für Frauen» («Escuela para Mujeres») ein Leuchtturmprojekt dieser Gruppe. Sie will das gesellschaftliche Ansehen der chilenischen Frauen durch das Radfahren in der Stadt stärken.

Der Ansatz dieser Gruppe ist interessant, weil er eine Debatte aus den Anfängen des Fahrradfahrens wieder aufgreift: Im 19. Jahrhundert mussten Frauen um ihr Recht kämpfen, auf ein Fahrrad steigen zu dürfen. Nach den konservativen Moralvorstellungen der damaligen Zeit war das Fahrradfahren allein den Männern vorbehalten und galt für Frauen als wenig schicklich. Mit dem Rückgriff auf das Fahrrad als Symbol und Ausdruck weiblicher Freiheit vertritt Macleta ein feministisches Konzept und lädt dazu ein, Mobilität im Stadtalltag aus einer geschlechterspezifischen Perspektive zu betrachten.

Die große Themenvielfalt der verschiedenen Initiativen hat dennoch nicht zu einer Zersplitterung geführt. Im Gegenteil: Sie tragen ihre Visionen zusammen und fordern gemeinsam Veränderungen ein. 2013 erarbeiteten die Radfahrer/innen des Großraums Santiago das Konzept Muévete Santiago («Santiago, beweg Dich!») als einen ersten Vorschlag. Ausgehend von einer kritischen Bestandsaufnahme (Straßenverkehrskollaps, Umweltverschmutzung, ungleiche Zugangsbedingungen zum Verkehr) wollen sie mit diesem Vorschlag zum «Aufbau freundlicherer und menschlicherer Städte» beitragen. Auch die Plattform Energía Humana, Poder Ciudadano, an der 40 Radfahrerorganisationen aus ganz Chile mitwirken, will Visionen bündeln und richtet sich mit spezifischen Vorschlägen an die Regionalregierungen.[4]

Ein Recht auf Stadt: Die Demokratisierung des Radverkehrs

In den letzten Jahren hat die Fahrradkultur in Santiago einen erheblichen Aufschwung erfahren. Die Stadt wird bei der Fahrradnutzung in Lateinamerika nur noch von Bogotá übertroffen. Mit der zunehmenden Zahl der Radfahrenden sind auch die Unzulänglichkeiten in der Infrastruktur sichtbar geworden. Etliche Forderungen im Hinblick auf die Sicherheit im Straßenverkehr sind noch immer nicht erfüllt. Dennoch deutet einiges darauf hin, dass die Fahrradorganisationen allmählich Gehör finden. Dies liegt vor allem an der aktiven Zusammenarbeit zwischen den Behörden und den Radfahrervereinigungen. Aufgrund ihres wachsenden Ansehens und ihres angesammelten Wissensschatzes «vor Ort» werden die Vereinigungen heute zu verschiedenen Arbeitsgremien und -ausschüssen eingeladen und nach ihrer Meinung befragt. Es ist ihnen gelungen, sich von parteipolitischen Partikularinteressen zu distanzieren und zu echten Mitgestaltern der Stadt zu werden. Das Projekt Mapocho Pedaleable («Radelbarer Mapocho») ist ein Beispiel für diese Zusammenarbeit: Seit 2011 haben verschiedene Fahrradinitiativen mit den Behörden über den Bau eines sieben Kilometer langen Fußgänger- und Radwegs entlang des Mapocho-Flusses verhandelt. Die Realisierung des Weges wäre ein Meilenstein für den städtischen Fahrradverkehr in Santiago.

Die Forderungen der Radinitiativen gehen über den Dualismus zwischen Auto und Fahrrad hinaus. Es ist ihnen gelungen, das Thema in einen breiteren gesellschaftlichen Zusammenhang zu stellen und neben der reinen Transportfrage auch das «Recht auf Stadt» sowie Gerechtigkeits- und Partizipationsfragen anzusprechen. In vielen Aktionen konnte dieser umfassende Ansatz bereits erprobt werden. Stadtentwicklung ist nunmehr nicht länger exklusiv an Experten gebunden, sondern das Ergebnis alltäglicher Beziehungen und Interaktionen ihrer Bewohner/innen. Mit ihren Aktionen zur Sensibilisierung und zur Inbesitznahme des öffentlichen Raums haben die chilenischen Radfahrer/innen-Bewegungen die Voraussetzungen für eine offene, bürgernahe Stadt erprobt und der Bevölkerung das Konzept einer inklusiven Stadt nähergebracht.[5]

Eine der größten Herausforderungen, der sich sowohl die Behörden als auch die Fahrradorganisationen stellen müssen, ist es, die Standards für eine nachhaltige Stadt zu definieren. Regulatorische und infrastrukturelle Bedingungen müssen so gefördert werden, dass die Fahrradmobilität eine tägliche Option für alle darstellt und nicht nur ein Privileg von wenigen ist. Denn bislang verhindern die starken sozialen Ungleichheiten und die räumliche Segregation eine Demokratisierung des Fahrrads und verringern damit die transformative Rolle, die diese Art der Mobilität für den Aufbau einer nachhaltigeren Stadt spielen kann.

Um den Umweltschutz im Stadtgebiet von Santiago zu fördern, muss die Autonutzung an Attraktivität verlieren. Ebenso ist es nötig, Bedingungen zu schaffen, damit allen Menschen dieselben Möglichkeiten und Anreize für den Umstieg aufs Fahrrad zu Verfügung stehen. Das ist keine leichte Aufgabe. Die chilenischen Fahrradinitiativen dürfen auch in Zukunft nicht nachlassen, Nachhaltigkeit in den städtischen Räumen einzufordern. Nur so kann eine inklusivere und demokratischere urbane Entwicklung erreicht werden.

Übersetzung aus dem Spanischen: Beate Engelhardt

Literaturhinweise:

- Ávalos, Carolina; Hernández, Bernardo; Fritsch, Constanza; Marchant, Tamara (2014): *Reivindicación de los movimientos sociales en el contexto socio histórico actual de Chile: los furiosos ciclistas.* In: Revista de Estudios Cualitativos. 1 (1) 82–115.
- Dennis, Kingsley & Urry, John (2009): *After the car.* Polity Verlag.
- Rosso, Beatriz (2016): *Muerte y vida en las grandes avenidas: reivindicación de derechos y visibilización de memorias en la ciudad. El caso de las organizaciones ciclistas y los bicimemoriales en Chile.* Magisterarbeit im Fachbereich Stadtentwicklung, Institut für Stadt- und Territorialentwicklung, Pontificia Universidad Católica de Chile.

[1] Zu einer umfassenden Analyse der Bewegung der wütenden Radfahrer/innen siehe Ávalos et al. (2014). Unter: http://www.rec-usach.cl/ojs/index.php/rec/article/view/17, abgerufen am 26. Juli 2018.

[2] Diese Initiative unter Führung von Lake Sagaris wurde durch ihre Mobilisierung gegen den Bau einer Autobahn in Santiago bekannt.

[3] Eine eingehende Analyse dieser Bewegung und ihrer Praktiken zur Neubestimmung des öffentlichen Raums findet sich bei Rosso (2016).

[4] Diese Plattform richtete auch das 5. Weltfahrradforum im April 2016 in Santiago de Chile aus.

[5] Weitere Beispiele für Initiativen dieser Ausrichtung sind u. a. die Kollektive, die sich für die Rückgewinnung von Grünflächen einsetzen, Repair-Cafés oder Urban Gardening betreiben, Hausbesetzungen durchführen, sich für Kultur-, Natur- und Umweltschutz oder Fußgängerrechte einsetzen.

DEJE SALIR
DEJE SALIR

Wege aus der Autofalle

Wie Mexiko-Stadt die Mobilität neu erfindet

Xavier Treviño

Auf den Straßen in Mexiko-Stadt quälen sich Autos und Kleinbusse hupend durch die morgendliche Rushhour. Alle, ob sie zu Fuß gehen, Fahrrad oder Moped fahren, nutzen unter hohem Risiko jede Lücke – insbesondere zu den Stoßzeiten, die sich immer weiter in den Tag hinein ausdehnen. Dies gilt zwar nicht ausschließlich für die mexikanische Hauptstadt – denn die meisten lateinamerikanischen Städte leiden unter endlosen Staus –, doch belegte Mexiko-Stadt im Verkehrsindex der Tomtom-Navigations-App[1] 2017 weltweit den Spitzenplatz.

Die Autofalle: Nutzen für wenige, Kosten für alle

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts vervielfachte sich durch das rasante Wachstum der Städte nicht nur deren Einwohnerzahl, sondern auch ihre Ausdehnung in der Fläche. Es sind gerade die damaligen Entscheidungen, die für die heutigen Probleme wesentlich mitverantwortlich sind. Im Zuge der Urbanisierung Mexikos, einem ursprünglich ländlich geprägten Bundesstaat, trafen in der Hauptstadt einschneidende technologische Veränderungen aufeinander: 1895 fuhr dort das erste Kraftfahrzeug mit Verbrennungsmotor, und von da an stieg die Zahl solcher Fahrzeuge exponentiell an. Die steigende Nachfrage führte auf staatlicher Seite zu einer Grundsatzentscheidung: Das Straßennetz musste ausgebaut werden, um all den Fahrzeugen Platz zu bieten. Die Zukunft der städtischen Mobilität sollte sich auf den Kraftverkehr stützen.

Darin lag weder etwas Neues noch etwas Besonderes. So wie die US-Gesellschaft in die Vorstädte und das Auto verliebt war, so war man es auch in Mexiko-Stadt. Auf der Weltausstellung von 1939 wurde die im Futurama[2] von General Motors entworfene Zukunftsvision zum Publikumsmagneten. In Mexiko-Stadt lässt sich diese Vision sehr gut an zwei Beispielen verdeutlichen: zum einen in der *Ciudad Satélite,* einer Satellitenstadt, die als «Stadt außerhalb der Stadt» konzipiert und 1954 gebaut wurde. Sie ist in ihrem Zentrum durch ampellose Kreisverkehrslösungen vernetzt und über einen Schnellweg an das übrige Stadtgebiet angebunden. Zum anderen wurde in den 1970er Jahren ein rechtwinklig angeordnetes Gefüge aus vier- bis sechsspurigen Einbahn-Schnellstraßen als Verkehrsachsen angelegt, die dem künftigen Bedarf an Straßen gerecht werden sollten.

Die heute dennoch katastrophale Verkehrssituation erklärt sich aus der rasanten Ausweitung des Fahrzeugbestands auf schätzungsweise sieben bis acht Millionen Kraftfahrzeuge in einer Stadt mit fast 21 Millionen Einwohner/innen. Die sozialen und ökologischen Folgeschäden des Fahrzeugverkehrs belaufen sich mittlerweile auf etwa fünf Prozent des Bruttoinlandsprodukts der Stadt.[3] Hierzu zählen neben den Verkehrsstaus die Luftverschmutzung, Lärm und Unfälle. Paradoxerweise werden lediglich 19 Prozent der Fahrten in der Metropole in Privatautos getätigt,[4] 44 Prozent hingegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 32 Prozent gehen zu Fuß. Gerade einmal 41 Prozent der Haushalte besitzen überhaupt ein Auto. Knapp 80 Jahre nach der Futurama-Vision hat dieses Modell eine kostspielige, ungerechte Mobilität hervorgebracht.

Xavier Treviño, Gründungsmitglied des Beratungsteams für urbane Mobilität «Céntrico» (2016). Studium der Physik an der UNAM sowie der Stadtforschung, El Colegio, Mexiko. Mitbegründer der Bicitekas (1998). 2006–2015 Gründer und Leiter des ITDP-Büros (Institute for Transportation and Development Policy) in Mexiko. Xavier Treviño befasst sich mit der Planung und Gestaltung von Projekten nachhaltiger urbaner Mobilität, insbesondere mit Straßenmanagement, öffentlichen Räumen, Mobilitätsbedarf und Verkehrsdienstleistungen.

Öffentliche Verkehrsmittel und neue Transportleistungen

Fast die Hälfte der täglichen Nachfrage nach Mobilität wird durch den öffentlichen Nahverkehr abgedeckt, der sich auf zwei Säulen stützt: eine staatliche und eine *konzessionierte* Komponente. Bei der ersten Variante übernimmt der Staat die Bereitstellung und den Betrieb von Massenverkehrsmitteln. 13 Prozent des Verkehrs werden über zwölf U-Bahn-Linien abgewickelt, die durch ein Schnellbus-System (BRT)[5] aus sechs Linien mit einem Anteil von drei Prozent an den Fahrten ergänzt werden. Die zweite Komponente umfasst Kleinbusse und Sammeltaxis, sogenannte Peseros[6], auf die 18 Prozent der Fahrten allein mit diesem Verkehrsmittel und 15 Prozent als Ergänzung zu den anderen Massenverkehrsmitteln entfallen. Die erste Komponente wird stark subventioniert (die Betriebskosten der U-Bahn zu schätzungsweise 60 Prozent), während die zweite nicht bezuschusst wird.

Aufgrund der geringen Regulierung und Kontrolle des konzessionierten Verkehrs kann dieser schneller als das staatlich betriebene Transportsystem auf Nachfrageveränderungen reagieren und erreicht im städtischen Raum einen sehr hohen Deckungsgrad. Die informellen Strukturen dieses Sektors führen jedoch zu einer mangelhaften Qualität der Dienstleistungen. Dies gilt sowohl für die Fahrtzeiten als auch für die Sicherheitsstandards. Während der letzten Jahre lag die Schwierigkeit darin, ein integriertes System zu gestalten, das bei gleichbleibendem Deckungsgrad eine höhere Dienstleistungsqualität bietet und insbesondere für Menschen mit geringerem Einkommen zugänglich ist.

Die Debatte darüber wurde von einem neuen Transportservice begleitet: Webbasierte Taxivermittlungen stellten, mit Uber und Cabify an der Spitze, ein neues Angebot bereit und veränderten so das regulatorische Umfeld für den Taxibetrieb in der Stadt, für den aufgrund der staatlichen Lizenzvergabe hohe Zugangshürden bestehen. Mit dem neuen Service kann das Angebot an die Nachfrage angepasst werden. Letztlich wurde damit faktisch auch der gesetzlich festgelegte Tarif verändert (erzwungen durch eine Gesetzesauslegung, nach der es sich bei diesem Angebot nicht um *Taxis* handelte, sondern um eine private Dienstleistung) und an die Nachfrage angepasst, um so in Spitzenzeiten Preiserhöhungen zu ermöglichen. Diesen Neuerungen kam in der Diskussion über künftige Mobilitätslösungen in der Stadt eine Schlüsselbedeutung zu. Kollektive On-Demand-Systeme wie Jetty oder Urbvan[7] sind unter gleichen Prämissen in den Bereich des öffentlichen Nahverkehrs vorgedrungen wie Uber und Cabify beim Individualverkehr: durch Anpassung des Angebots an die Nachfrage. Hierdurch wurde ein schneller Marktzugang für Verkehrsdienstleister entsprechend dieser Nachfrage (Abbau von Zugangshürden) und eine Flexibilisierung der Tarife ermöglicht.

Car-Sharing mit sauberen Kleinwagen und seine Herausforderungen

Unaufhaltsam vollzieht sich weltweit eine Entwicklung, die irgendwann auch Mexiko-Stadt erreichen wird: Die privaten Kraftfahrzeuge werden immer kleiner, emissionsärmer, zunehmend gemeinsam genutzt und autonomer. Hierdurch werden die gesellschaftlichen und ökologischen Kosten ihres Einsatzes verringert: kleinerer Nutzraum, höhere Sicherheit, reduzierter Fuhrpark, niedrigerer Schadstoffausstoß. Bei gleichzeitig weitersteigender Anzahl der Fahrten führt dies jedoch nicht unbedingt zu weniger Staus und flüssigerem Fahrtempo.

In Mexiko-Stadt gibt es eine Reihe von Car-Sharing-Angeboten: Ecounduce (Elektro-Scooter), Carrot (von einem Unternehmen betriebene Fahrzeuge) und Blablacar (Anbieter von Mitfahrgelegenheiten) sind gute Beispiele für private Mobilitätsdienstleistungen, bei denen Fahrzeuge gemeinsam genutzt werden. Dabei handelt es sich nicht nur um Kraftfahrzeuge, auch Fahrräder gehören dazu. Gute Erfahrungen wurden beispielsweise mit Ecobici gemacht, einem öffentlich-privaten Dienstleister, sowie neuen stationslosen Angeboten[8] , die auf den Markt gekommen sind: Mobike, Dezba und VBike. Und in jedem Fall wird der absehbare massive Einsatz von Elektroautos eine erste Nische im Car-Sharing-Bereich finden, auch wenn dies noch nicht sofort der Fall ist.

Was das Auto in der Stadt betrifft, so bestehen zwei grundlegende Herausforderungen: Kurzfristig geht es um die Nutzung von Daten in Echtzeit, wie sie beispielsweise von Waze, Tomtom oder Here für den automatisierten Straßenbetrieb zur Verfügung gestellt werden. Mittelfristig müssen die Bedingungen dafür geschaffen werden, dass autonome Fahrzeuge über die Straßen rollen können. Wenn diese Technologie massenhafte Verbreitung findet, sollten in den Städten die entsprechenden

30
40
SALTILLO
STA.
BARBARA
att
DOSSA

Voraussetzungen bereits bestehen. Insbesondere müssten die Verkehrsregeln vereinheitlicht und sowohl die Beschilderung als auch die Anlage von Straßen standardisiert werden. Die ungenügende Regulierung und die lückenhafte Einhaltung von Verkehrsregeln in Mexiko-Stadt, aber auch abweichende Verkehrsbestimmungen in den im Bundesstaat Mexiko[9] gelegenen Stadtrandgebieten erschweren die Nutzung des vorhandenen Potenzials autonomer Fahrzeuge. Die zweite, langfristige Herausforderung liegt in der Frage, wie der Einsatz solcher Fahrzeuge zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs und der aktiven Mobilität (zu Fuß und mit dem Fahrrad) verringert werden kann, deren soziale und ökologische Nutzeffekte in jedem Szenario größer sind als bei den bevorstehenden technischen Innovationen. Die Verstopfung der Straßen durch gemeinschaftlich genutzte und autonome Elektroautos könnte anderenfalls ebenso unerträglich sein wie die heutigen Staus.

Die größte Schwierigkeit für eine Metropole wie Mexiko-Stadt liegt schließlich darin, den durch den technologischen Wandel erzielten Mehrwert zu sozialisieren. Zahlreiche Schwachstellen müssen noch beseitigt werden, bevor auf eine Übertragung der Nutzeffekte auf die Gesamtgesellschaft gehofft werden kann. Probleme wie u. a. ein hohes Maß an Ungleichheit und Armut, das viele Bewohner und Bewohnerinnen am Zugang zu den Transportdienstleistungen hindert; schwache Institutionen, die nicht in der Lage sind, kartell- oder auch datenschutzrechtliche Verfahrensregeln für private Unternehmen zu konzipieren oder gar umzusetzen; eine geringe Planungsfähigkeit im Infrastrukturbereich, so dass die vorhandenen öffentlichen und privaten Ressourcen nicht sinnvoll genutzt werden, um Risiken, Zugangshürden und Kosten für Mobilitätsakteure zu verringern.

Für eine Stadt wie Mexiko-Stadt ist eine erfolgreiche Mobilitätspolitik mehr denn je Sozialpolitik. Die Gewährleistung des Rechts aller Bewohnerinnen und Bewohner auf Mobilität durch ein allgemein zugängliches, flächendeckendes System von hoher Qualität ist ein ausgezeichneter Leitgedanke für die öffentlichen Entscheidungen im Bereich Mobilität und Verkehr. In diesem Rahmen muss sich die unvermeidliche technologische Innovation vollziehen, denn sonst werden wir eine großartige Chance zum Aufbau einer gerechten und nachhaltigen Stadt versäumen.

Übersetzung aus dem Spanischen: Beate Engelhardt

Nutzung von Verkehrsmitteln in Mexiko-Stadt und der Metropolregion

- Laut einer 2018 veröffentlichten Umfrage der nationalen mexikanischen Statistikagentur INEGI werden in der Metropolregion unter der Woche 34,56 Millionen Wegstrecken am Tag zurückgelegt; davon 11,15 Millionen zu Fuß, 15,57 Millionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und ca. 6,6 Millionen mit dem Auto (bei durchschnittlich 1,5 Insassen pro PKW).
- Bei drei Viertel der 15,57 Millionen Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln werden Fahrzeuge mit geringer Beförderungskapazität benutzt (z. B. Mikro-Busse und Kombis). (Quelle: http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/eod/2017/)
- Obwohl sich die Mehrheit der Menschen in der Metropolregion zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortbewegt, weisen vor Ort ansässige Organisationen darauf hin, dass vor allem der Autoverkehr durch die öffentlichen Investitionen gefördert wird. 81% des Etats gehen in den Ausbau und die Instandhaltung der Infrastruktur dieses Verkehrssegments.
- Schätzungen zu Folge verursachen Staus in Mexiko-Stadt und der Metropolregion einen kumulierten Zeitverlust, der einem monetären Gegenwert von 33 Milliarden Pesos (ca. 1,5 Milliarden Euro) pro Jahr entspricht. (Quelle: «El Poder del Consumidor, Pérdidas millonarias por fallas en la movilidad urbana, 2012», S.1. http://www.elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/Perdidas-millonarias_fallas-movilidad-urbana_ZMVM_2012.pdf)

---

1 *TomTom Traffic Index*. Unter: https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/, abgerufen am 26. Juli 2018.

2 Futurama war eine Modellausstellung mit einem dazugehörigen Dokumentarfilm über die mögliche Zukunft der Städte voller mehrspuriger Autobahnen und weit entfernt liegender Suburbs.

3 ITDP (2012): *Transformando la movilidad urbana n México*. Unter http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Transformando-la-movilidad-urbana-en-Mexico1.pdf, abgerufen am 26. Juli 2018.

4 INEGI (2017): *Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017*. Unter http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/eod/2017/, abgerufen am 26. Juli 2018.

5 Die Abkürzung BRT (Bus Rapid Transit) steht für ein öffentliches Transportsystem mit Hochleistungs-Schnellbussen mit gesonderten Fahrspuren und Haltestellen mit Zugangskontrolle.

6 Fahrzeuge mit geringer oder mittlerer Kapazität, die für den Personennahverkehr eingesetzt werden. Sie werden nach dem bekannten Modell des «Ein-Personen-Betriebs» geführt, d. h. mit Einzelkonzessionen für jeweils ein Fahrzeug, die für bestimmte Strecken vergeben werden und bei denen die (überwiegend männlichen) Fahrer den Fahrpreis direkt kassieren. In der Regel zeichnen sich diese Transportmittel durch einen geringen Standard aus, bedienen jedoch ein großräumiges Streckennetz und werden von staatlicher Seite kaum kontrolliert.

7 Nahverkehrsdienstleister mit geringer Kapazität, die Transporte in 15-sitzigen Kleinbussen übernehmen und über eine Handy-App gerufen werden können.

8 Bekannt als *Dockless* oder *Free-floating*-Verleihsysteme, bei denen Fahrräder nur über eine Smartphone-App genutzt werden und überall abgestellt werden können, wenn sie nicht mehr benötigt werden.

9 In der gesamten Metropolregion Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) – oft fälschlicherweise als «Mexico-Stadt» bezeichnet – leben heute 20,9 Millionen Menschen; 8,8 Millionen davon im zentralen Stadtgebiet und 12,1 Millionen an der Peripherie im Bundesstaat Mexiko.

Der Tod im Bus

Ein Tag am gefährlichsten Arbeitsplatz von Guatemala-Stadt

Pia Flores

Tag für Tag sind 2,5 Millionen Menschen in Guatemala-Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Sie sind abhängig von diesem Adernetz, über das Arbeitskräfte aus den verarmten Stadtrandgebieten in das Herz der größten Hauptstadt Mittelamerikas gepumpt werden. Um zur Arbeit zu kommen, zu leben, zu überleben, nehmen Fahrer und Fahrgäste nicht nur das Gedränge in den Bussen, die holprigen Straßen und eine kollabierte Infrastruktur in Kauf. Sie müssen auf ihren Fahrten auch die alltägliche Brutalität des «nördlichen Dreiecks» erleben, einer der gewaltträchtigsten Regionen der Welt.

Im Visier organisierter Banden: die Ärmsten

In Guatemala-Stadt halten die beiden Banden Mara Salvatrucha und Barrio 18 mit einem System aus Erpressungen das Zepter fest in der Hand. Es ist die Folge staatlicher Unfähigkeit, Kriminalität angemessen zu bekämpfen. Das System der Erpressungen funktioniert hervorragend – wer nicht zahlt, wird umgelegt. Wer Anzeige erstattet, riskiert sein Leben. Aber die Banden suchen sich ihre Opfer nicht unter den Reichen. Ins Visier genommen werden die, die am leichtesten zu fassen sind: Menschen, die sich keine privaten Sicherheitsdienste und keine gepanzerten Autos leisten können und die nicht in streng bewachten Siedlungen wohnen. Es sind die Warenauslieferer, die Marktverkäuferinnen, die Sexarbeiterinnen – und die Fahrer der öffentlichen Busse.

Als 2008 die Händler aufgefordert wurden, bei Schutzgelderpressungen Anzeige zu erstatten, konzentrierten sich die Banden kurzerhand auf die öffentlichen Verkehrsmittel. In den letzten acht Jahren sind landesweit 523 Busfahrer und 248 mitfahrende Helfer – viele davon Minderjährige – während ihrer Arbeit ermordet worden. Auch 458 Passagiere fanden den Tod, sei es durch Querschläger bei Angriffen auf die Busfahrer, oder weil sie bei Überfällen Widerstand geleistet hatten. Zum Vergleich: Im selben Zeitraum wurden 122 Polizisten der guatemaltekischen Nationalpolizei im Dienst getötet.

«Unser Leben ist nichts wert»

Mateo López fährt mit seiner braunen Hand über ein mit weißem Filzstift aufgemaltes Dreieck auf einer der abgedunkelten Fensterscheiben des Busses, genau neben einem Einschussloch, durch das irgendwann einmal eine Kugel das rote Metall durchschlagen hatte: «Die ‹Steuer›: Das ist das, was uns Tag und Nacht im Kopf herumgeht.»

Der 34-jährige Mateo ist Busfahrer im Großraum Guatemala-Stadt. Er hat einen der gefährlichsten Jobs in dem mittelamerikanischen Land. Eine Markierung am Fenster macht deutlich, dass die «Steuer» bereits bezahlt ist, das Erpressungsgeld, das er Woche für Woche an eine der Banden entrichten muss, die fast die gesamte Stadt kontrollieren. «Das ist wirklich eine sehr harte Arbeit; unser Leben ist nichts wert. Keiner weiß, wie das ist. Keiner versetzt sich in unsere Lage. Wenn man selbst hier sitzt, ist das anders. Dann sieht alles anders aus. Wir stehen unter sehr viel Druck.»

Mateo wuchs in einem Viertel der Hauptstadt auf, in dem die vorhandenen Mittel so knapp waren wie die Zukunftschancen. Schon als Jugendlicher fing er an, als Fahrer in den roten Bussen zu arbeiten, wie viele seiner

Pia Flores ist eine chilenisch-dänische Anthropologin und als Enthüllungsjournalistin für den Online-Informationsdienst «Nómada» in Guatemala tätig. Ihre Arbeit stützt sich auf eine Kombination aus Ethnographie und Journalismus, und ihre Schwerpunkte liegen in der Dokumentation von Ungleichheit, Kriminalität, Migration, Gender und Gesundheit.

Freunde aus der Kindheit. Andere begannen als LKW- oder Taxifahrer. Und viele rutschten in die Kriminalität ab. Alles risikoreiche Lebenswege. Und einige von Mateos Freunden sind dabei schon auf der Strecke geblieben.

Mehrere Spiegel, eine rot-blaue Flagge, eine Rückenstütze auf dem Fahrersitz und ein paar Kleinigkeiten machen den Fahrerraum ein wenig gemütlicher. Hier verbringt Mateo den größten Teil seiner Wachzeiten, sechs Tage die Woche. Den Bus hält er blitzsauber. Dem Eigentümer allerdings ist das vollkommen egal, und ebenso auch, wann und wie lange Mateo arbeitet. Ihn interessiert einzig und allein, dass er seinen Anteil für die Busnutzung bekommt. Mateo und seine Kollegen sind völlig sich selbst überlassen. Niemand tut etwas, um ihr Leben zu schützen, weder die Busbesitzer noch die Stadtverwaltung noch die Regierung.

«Wir bekommen kein Grundgehalt, und es werden weder Sozialabgaben noch Krankenversicherung für uns bezahlt. Darum müssen wir uns selber kümmern. Hier gibt es gar nichts. Es gibt Busbesitzer ohne jedes Gewissen, richtige Ausbeuter. Wenn der Bus kaputt ist, dann sagen sie dir: ‹Wenn du arbeiten willst, dann sieh zu, wie du das wieder hinkriegst. Wenn nicht, dann lass' es einfach bleiben!›»

Der öffentliche Nahverkehr in Guatemala-Stadt ist unter drei Hauptversorgern aufgeteilt; zwei davon sind städtische Dienstleister, bei denen Busfahrkarten nicht bar bezahlt werden können. Die Buslinie Transmetro, vergleichbar mit der TransMilenio im kolumbianischen Bogotá, wurde 2007 in Betrieb genommen. Sie bedient nur einen kleinen Teil der guatemaltekischen Hauptstadt.

Die Linie Transurbano sollte 2010 mit mehr als 3.000 Fahrzeugen die roten Busse ablösen. Jedoch gingen trotz eines Millionenbudgets nur 445 Busse in Betrieb. Sie reichten nie aus, um den Transportbedarf der Stadt zu decken. Vor kurzem nun wurden der frühere Staatspräsident Guatemalas Álvaro Colom und mehrere seiner Minister verhaftet. Ihnen wird von der guatemaltekischen Staatsanwaltschaft und der Internationalen Kommission gegen Straflosigkeit in Guatemala (CICIG) vorgeworfen, im Zusammenhang mit der Transurbano über 35 Millionen US-Dollar unterschlagen zu haben.

Und schließlich gibt es die roten Busse: Ihr Liniennetz erstreckt sich als einziges über das gesamte Stadtgebiet. Nur hier wird der Fahrpreis von einem Quetzal (1 GTQ = 0,11264 EUR, Wechselkurs vom 23. Juli 2018 lt. Oanda) direkt beim Fahrer oder seinem Helfer bezahlt. Keiner der beiden bekommt jedoch ein festes Gehalt oder sonstige Leistungen. Ebenso wenig erhalten sie Rechnungen für die Busmiete, und auch die Einnahmen der einzelnen Fahrer werden nicht überprüft. Die roten Busse sind die einzigen, die mindestens jeden vierten Tag von Raubüberfällen betroffen sind.

«Wir bekommen kein Grundgehalt, und es werden weder Sozialabgaben noch Krankenversicherung für uns bezahlt. Darum müssen wir uns selber kümmern. Hier gibt es gar nichts. Es gibt Busbesitzer ohne jedes Gewissen, richtige Ausbeuter. Wenn der Bus kaputt ist, dann sagen sie dir: ‹Wenn du arbeiten willst, dann sieh zu, wie du das wieder hinkriegst. Wenn nicht, dann lass' es einfach bleiben!›»

Das Einkommen von Menschen wie Mateo und seinem sechzehnjährigen Helfer, die in den roten Bussen von Guatemala arbeiten, hängt unmittelbar von der Anzahl der Fahrgäste ab, die sie an einem Arbeitstag in ihrem Bus befördern können. Sie haben drei Arten von Fixkosten: den Tagessatz von 300 Quetzales (rd. 34 EUR) für die Miete, den sie an den Buseigner zahlen; die Treibstoffkosten von ebenfalls 300 Quetzales pro Tag; dazu kommt noch die tägliche «Steuer» von 130 Quetzales (rd. 15 EUR) für die Banden. Der verbleibende Rest der Tageseinnahmen bildet ihren Verdienst. Für den Helfer sind das lediglich 40 bis 100 Quetzales (4,50 EUR bis 11,25 EUR) und für Mateo 70 bis 200 Quetzales (8 EUR bis 22,50) pro Arbeitstag. Wenn man das auf ein monatliches Durchschnittseinkommen umrechnet, so wären dies im Schnitt für den Helfer 1.680 Quetzales (rd. 190 EUR) und für den Fahrer 3.240 Quetzales (rd. 365 EUR). Und das bei einem Arbeitstag von 4:30 Uhr morgens bis 21:00 Uhr abends an sechs Tagen pro Woche.

Alle unvorhergesehenen Ausgaben – z. B. für Reinigungsmittel, Ersatzteile und gelegentliche Strafzettel – gehen noch von ihren Einkünften ab.

Banden und Buseigner hingegen können mit festen Monatseinnahmen rechnen: die Banden mit 3.200 Quetzales (rd. 360 EUR) und der Buseigner mit 7.200 Quetzales (rd. 811 EUR).

Auge in Auge mit den Erpressern

Die Busfahrer wechseln sich mit der wöchentlichen Zahlung der Erpressungsgelder ab. Derjenige, der die jeweilige Woche übernimmt,

bekommt des Mobiltelefon, das die Banden ihnen gegeben haben, um den Zahlungszeitpunkt zu melden. Vor drei Wochen war Mateo an der Reihe. Er musste das Geld von seinen Kollegen einsammeln und sich mit seinen Erpressern treffen. «Du fühlst dich furchtbar, stehst unter ungeheurem Druck. Sie bedrängen und bedrohen dich, und du hast Angst, dass du nicht rechtzeitig kommst. Und dann stehst du vor ihnen: halbe Kinder, 18- oder 20-jährige. Die Jüngeren werden zum Schießen angestiftet, manchmal nur als Aufnahmeritual, um in die Bande aufgenommen zu werden. Dafür müssen sie einen Busfahrer umbringen. Stell dir das mal vor! Die bringen dich um, um reinzukommen.»

Manchmal wird die «Steuer» auch von Frauen kassiert. In Guatemala ist dies immer häufiger der Fall. Mateo ist entspannter, wenn Frauen kommen, denn sie kommunizieren anders und bedrohen ihn nicht. Manchmal kommen aber auch die Anführer selbst, Männer mit der Tätowierung «MS» im Gesicht (für «Mara Salvatrucha») oder «18» (für «Barrio 18»). Sie sind gut gekleidet, und sie kommen mit neuen Motorrädern und neuen Waffen. Mateo erinnert sich, wie einmal einer von ihnen in einem Mercedes auftauchte, um das Erpressungsgeld zu kassieren: «Die machen einem wirklich Angst. Ich hätte nie gedacht, dass die mal in so Riesenschlitten angefahren kommen!»

Nach der Zahlung erhält er einen Code, der bei jedem Bus auf die Fensterscheibe geschrieben werden muss, um so anzuzeigen, dass die «Steuer» bezahlt ist. Selbst Mateo ist von dem Organisationsniveau der Erpresserbande überrascht: «Die sind besser organisiert als die Polizei. Da steckt ein schlauer Kopf dahinter. Das kann man sich gar nicht vorstellen. Die sind ziemlich gewieft, benutzen Zahlen, Initialen oder Symbole: eine Sonne, einen Smiley, ein Dreieck oder Buchstaben mit Ziffern. Sie ändern alle 8 Tage den Code, und wenn die Nummer am Bus nicht mit dem Code übereinstimmt und einer von denen das merkt, dann bringen sie uns um.»

Mateo hat bereits mehrere Kollegen verloren. Mit einem von ihnen war er schon seit der Kindheit sehr eng befreundet. Mateo fuhr in der Schicht 10 Minuten nach ihm und sah, wie der Bus dort stand, inmitten einer Menschenmenge: «Ich stieg aus, und da lag mein Freund, tot. Das war sehr hart für mich. An dem Tag sind wir nicht mehr zur Arbeit rausgefahren, sondern haben um ihn getrauert. Es war ganz schrecklich.»

Vor zwei Jahren wäre Mateo beinahe dasselbe widerfahren. Mit ausgestrecktem Arm zeigt er auf die Einschusslöcher im Bus. Am Unterarm hat er eine Narbe, eine weiße, kurvige Linie auf seiner Haut, etwa 15 Zentimeter lang, mit weißen Stichen an beiden Seiten. Dort war eine Kugel eingedrungen; eine zweite steckt noch immer neben seiner rechten Niere.

An jenem Tag hatte sein Schichtkollege das Handy der Banden ausgeschaltet – ein grober Regelverstoß. Mateo hatte seinen Dienst um 4:30 Uhr morgens begonnen. Eine junge Frau winkte den Bus an den Straßenrand, um zuzusteigen, aber als Mateo anhielt, tauchten plötzlich zwei junge Männer auf. «Die haben Pistolen dabei!», schrie sein Helfer.

Als auf einmal Schüsse zu hören waren, startete Mateo den Bus durch. Drei Kugeln drangen in seinen Körper ein, sein Unterarmknochen wurde völlig zerfetzt, und die Fahrgäste gerieten in Panik. Mateo steuerte den Bus noch bis zu einem nahegelegenen Gesundheitszentrum. Mehrere Passagiere waren verletzt, ein Mann und eine ältere Frau starben noch am selben Tag. Sie mussten ihre Abhängigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln mit dem Leben bezahlen, ebenso wie die 456 anderen Fahrgäste, die seit 2010 bei Überfällen auf Busse getötet wurden.

«Du fühlst dich furchtbar, stehst unter ungeheurem Druck. Sie bedrängen und bedrohen dich, und du hast Angst, dass du nicht rechtzeitig kommst. Und dann stehst du vor ihnen: halbe Kinder, 18- oder 20-jährige. Die Jüngeren werden zum Schießen angestiftet, manchmal nur als Aufnahmeritual, um in die Bande aufgenommen zu werden. Dafür müssen sie einen Busfahrer umbringen.»

Rund 41 Prozent der Einwohner von Guatemala-Stadt sind auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Die meisten von ihnen kommen aus den ärmsten Vierteln der Hauptstadt. Es sind Angestellte von Supermärkten oder Restaurants, Putzfrauen oder Kindermädchen in Privathaushalten, Gärtner oder Maurer. Das dichte Gedränge in den Bussen ist nicht nur unbequem, sondern auch gefährlich. Und Tag für Tag sind Frauen den Übergriffen von Männern ausgesetzt, die sich die erzwungene körperliche Nähe zunutze machen, um sie zu belästigen. Um nicht zu spät zur Arbeit zu kommen, müssen sich viele Passagiere von außen an die Busse klammern.

Die öffentlichen Verkehrsmittel in Guatemala sind ein Paradebeispiel für die selektive Wahrnehmung einer durch Ungleichheit

polarisierten Gesellschaft: Tag für Tag rollen schätzungsweise 1,5 Millionen Autos über die Straßen der Hauptstadt, und in 8 von 10 Fahrzeugen sitzt nur eine Person. Unter den Autofahrern und Autofahrerinnen ist die Verachtung für die roten Busse jedoch ein gängiges Phänomen. Sie geben den Busfahrern die Schuld an dem Höllenverkehr, weil sie anhalten, wo immer es ihnen passt, um Fahrgäste ein- oder aussteigen zu lassen, oder auch, weil die Busse häufig defekt sind, was viele auf die angebliche Unvernunft der Fahrer und ihren viel zu schnellen Fahrstil zurückführen.

Kein festes, sondern ein von der Zahl der Fahrgäste und der Höhe der Erpressungsgelder abhängiges Gehalt zu bekommen, das schafft scharfe Konkurrenz. Wenn es Mateo gelingt, noch vor einem anderen Bus den nächsten Fahrgast aufzunehmen, so bedeutet das für ihn einen Quetzal mehr, um seine Fixkosten bestreiten zu können.

Für Mateo liegt das Problem ganz klar darin, dass in den Bussen Bargeld benutzt wird, und für ihn ist die Lösung ganz einfach: Sicherheit und ein Prepaid-System. Er wäre glücklich, wenn er die 15 Prozent an den Staat und nicht an die Banden zahlen müsste.

Es gibt nur eine Lösung

Nach dem Überfall fuhr Mateo fünf Monate lang keinen Bus mehr – fünf Monate ohne Einkommen für sich selbst, seine Frau und seine beiden Kinder. Eine Zeitlang verkaufte er auf der Straße Filmkopien, um seine Familie über Wasser zu halten.

Weder die Stadtverwaltung, die für den öffentlichen Nahverkehr im Großraum Guatemala-Stadt zuständig ist, noch die Buseigner als Arbeitgeber bezahlen für die Fahrer Sozialversicherungsbeiträge. Für die Busfahrer aber sind die bewaffneten Überfälle derart alltäglich geworden, dass einige Gruppen Hilfsfonds gegründet haben, in die sie wöchentlich etwa 25 Quetzales (rd. 2,80 EUR) zur Unterstützung ihrer betroffenen Kollegen einzahlen.

Mateos Frau drängt ihn, seine Arbeit als Fahrer aufzugeben. Jeden Morgen ruft sie ihn an, um zu hören, ob es ihm gut geht. Mateo bleibt nur sehr wenig Zeit für Frau und Kinder. Normalerweise fängt er um 4:30 Uhr an zu arbeiten und kommt am Abend erst um 21:30 Uhr nach Hause, wenn alle schon schlafen. Deshalb hält er sich immer den Sonntag für die Familie frei.

Nach Mateos Einschätzung ist es so gut wie aussichtslos, eine Beschäftigung mit besseren Sicherheitsbedingungen zu finden, denn die Anforderungen sind hoch: Empfehlungsschreiben, Arbeitszeugnisse, polizeiliches Führungszeugnis, Kreditwürdigkeit etc. In seinen Augen bleibt ihm als einziger Ausweg nur noch, als «mojado», als illegaler Migrant, in die USA zu gehen, wie er es vor vielen Jahren bereits schon einmal getan hat. Er glaubt, dass er in den Vereinigten Staaten zwar leichter Arbeit finden kann, das Leben dort aber keineswegs einfacher ist; und er erinnert sich, dass er in den USA sogar noch mehr arbeiten musste als in Guatemala. Dennoch: Die Sicherheit, die er damals erlebte, würde ihn die Risiken der Reise und die Gefahr der Abschiebung in Kauf nehmen lassen. «Hier zu leben macht mir mehr Angst. Wenn ich zum Beispiel daran denke, dass ich vielleicht am Freitag etwas Falsches esse und krank werde und dass ich deshalb am Samstag nicht arbeiten und das Geld bezahlen kann, dann würde ich mit Sicherheit auch die ganze darauffolgende Woche nicht arbeiten, aus Angst, dass sie mich in die Mangel nehmen.»

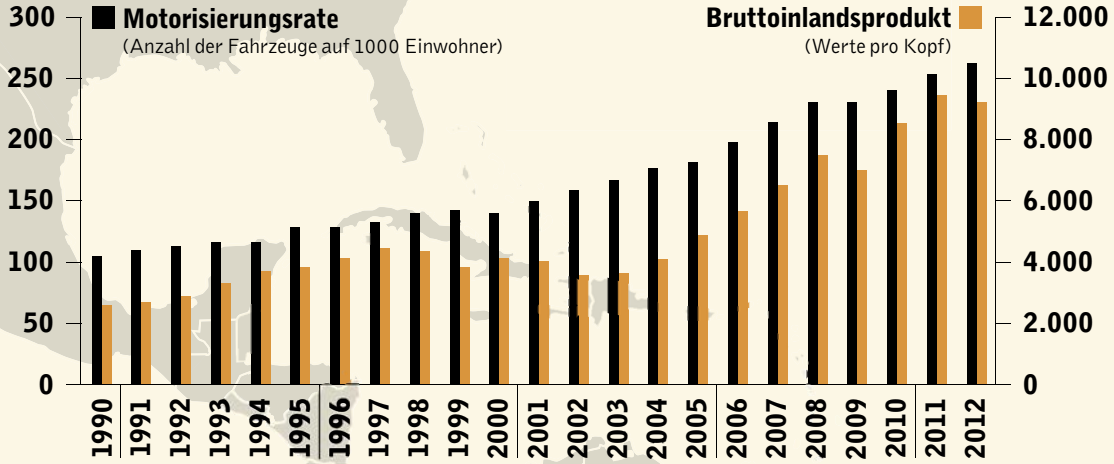
Für Mateo liegt das Problem ganz klar darin, dass in den Bussen Bargeld benutzt wird, und für ihn ist die Lösung ganz einfach: Sicherheit und ein Prepaid-System. Er wäre glücklich, wenn er die 15 Prozent an den Staat und nicht an die Banden zahlen müsste.

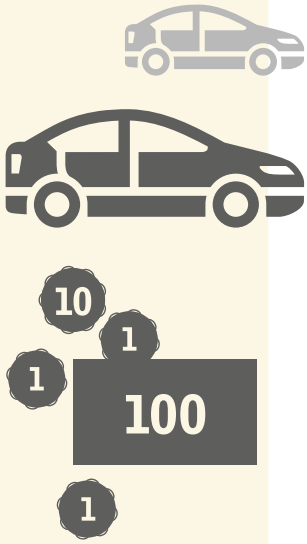
Übersetzung aus dem Spanischen: Beate Engelhardt

ZAHLEN UND FAKTEN

MOBILITÄT IN LATEINAMERIKA

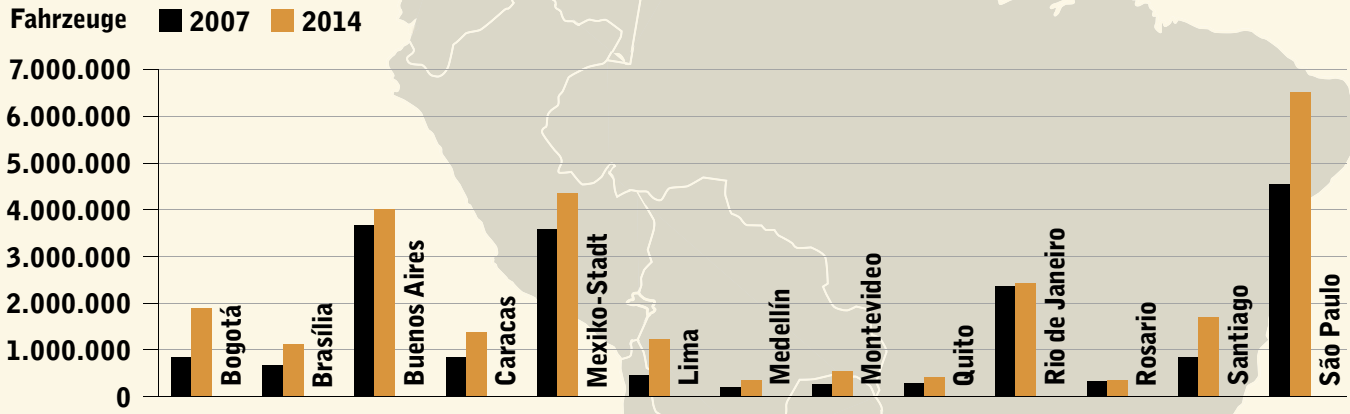
Motorisierungsrate und Bruttoinlandsprodukt in Lateinamerika 1990–2012





Quelle: CEPAL 2015, Políticas de logística y movilidad, Propuestas para una política de movilidad urbana eficiente, integrada y sostenible; Serie: Recursos Naturales e Infraestructura
© Naciones Unidas, Dezember 2017. Grafik: KALUZA+SCHMID Studio GmbH

Motorisierungsrate in ausgewählten Städten 2007 und 2014

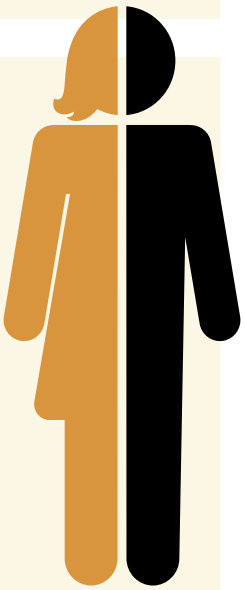


Quelle: Observatorio de Movilidad Urbana – Resumen Borrador 2015–2016 http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/981/OMU%20CAF%20Resumen%2020170509.pdf, © 2016 CAF Banco de Desarrollo de América Latina. Grafik: KALUZA+SCHMID Studio GmbH

Gender-Lücke in der Mobilität (in Prozent)

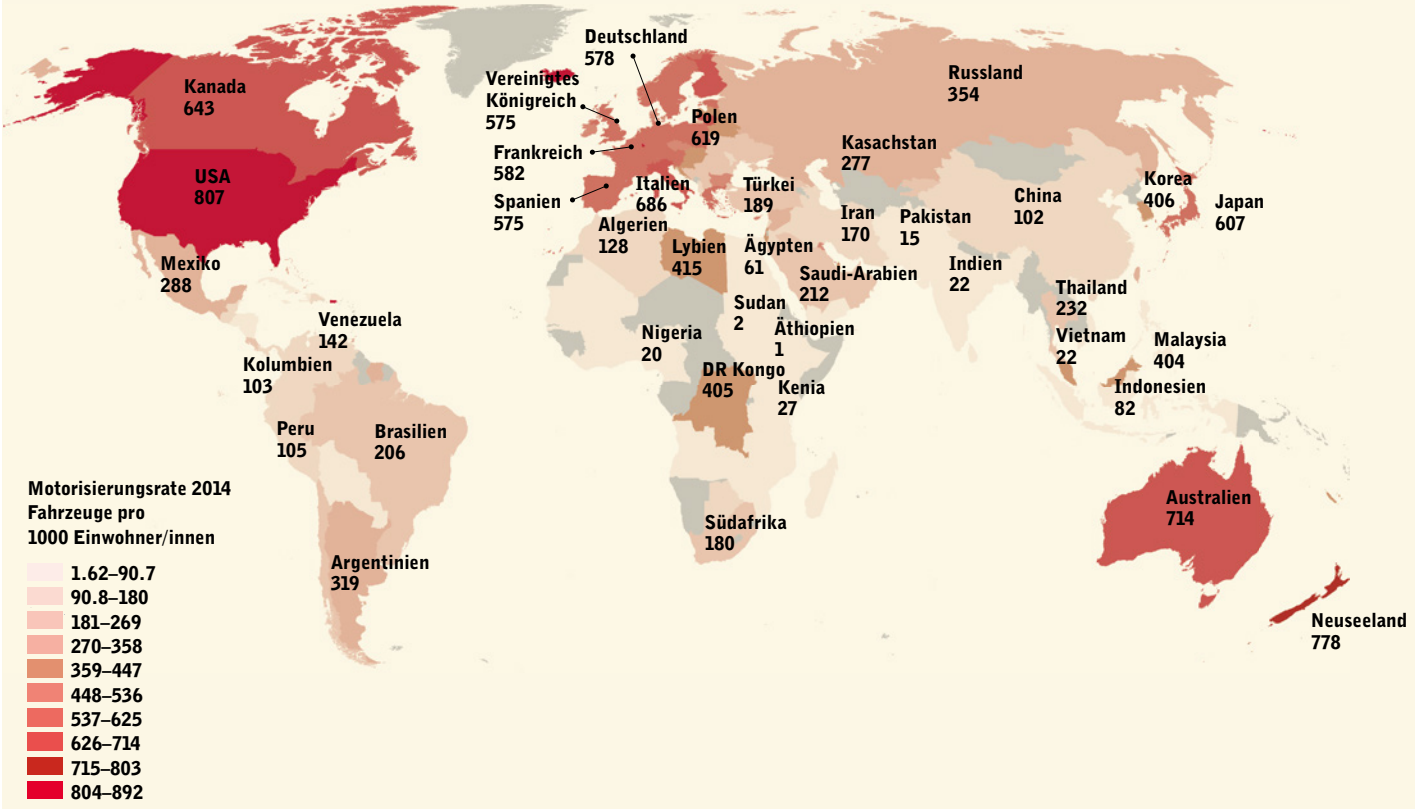
Männer / Frauen

	Auto oder Motorrad	Öffentlicher Nahverkehr	zu Fuß	Fahrrad
Bogotá	17 / 10	* / 23	39 / 51	5 / 1
Montevideo	38 / 25	31 / 48	* / *	* / *
Santiago	13 / 3,7	52 / 68	39,5 / 55,3	10 / 3
EU 28	61 / 47	18 / 23	10 / 19	8 / 9



Quelle: CEPAL 2017: Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina
* keine Daten verfügbar. Grafik: KALUZA+SCHMID Studio GmbH

Motorisierungsrate weltweit



©Greenpeace, Why the automobile has no future, 2017 S.16 basierend auf OICA, Vehicle Production Statistics (http://www.oica.net/category/production-statistics/) (abgerufen, Juni 2016)

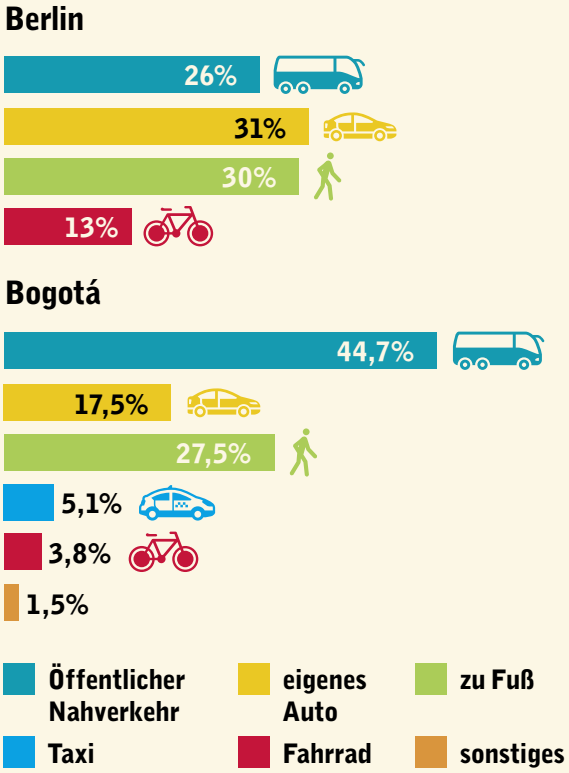
Städte im Stau

Internationales Ranking der 25 staureichsten Großstädte

Großstadt	Rang	Wartezeit im Stau 2017
Los Angeles	1	102 Stunden
Moskau	2	91 Stunden
New York	3	91 Stunden
São Paulo	4	86 Stunden
Bogotá	6	75 Stunden
London	7	74 Stunden
Paris	9	69 Stunden
Mexiko	16	58 Stunden
Medellín	18	57 Stunden
Rio de Janeiro	24	51 Stunden
München	25	51 Stunden

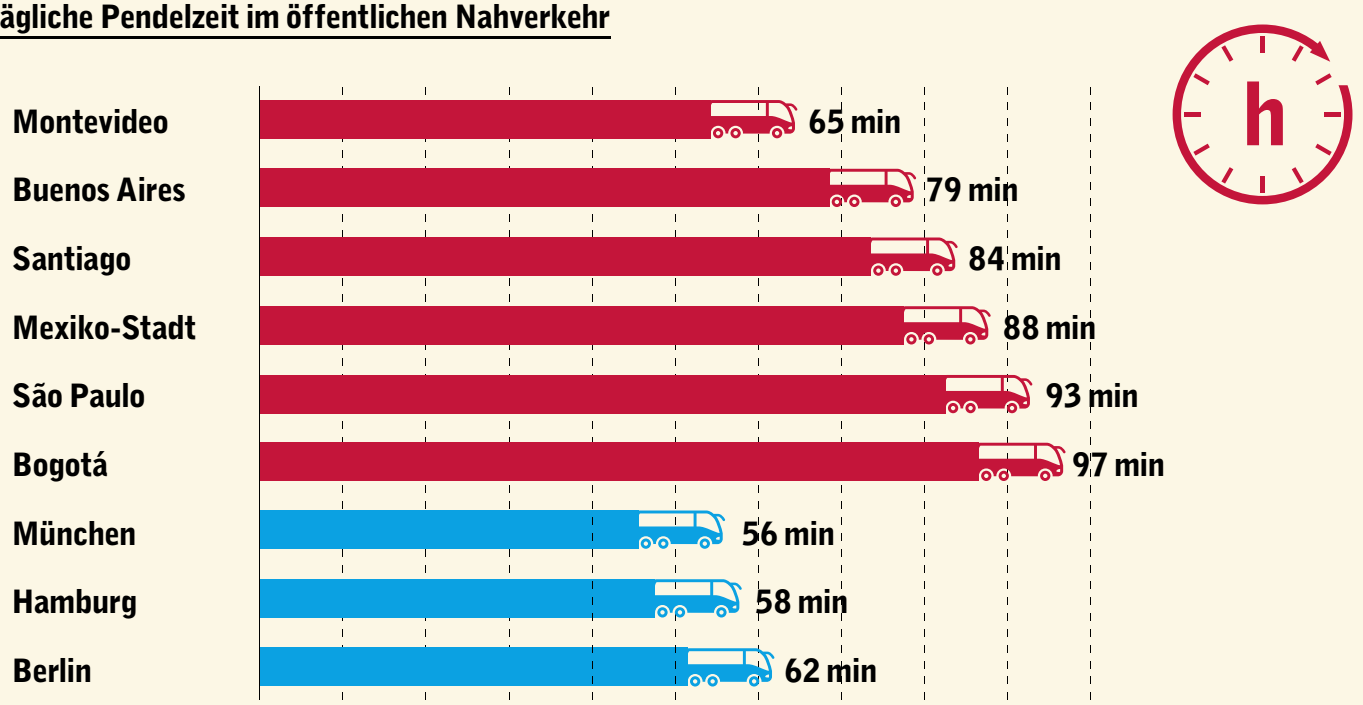
Quelle: INRIX Global Traffic Scorecard (German Version), INRIX Research, Graham Cookson, Februar 2018. ©INRIX all rights reserved.
Grafik: KALUZA+SCHMID Studio GmbH

Mobilitätsverhalten in Berlin und Bogotá



UNEP DTU partnership, Abril 2016: CARBONO CERO, América Latina - Una vía para la Descarbonización neta de la economía regional para mediados de este siglo. Autoren: Walter Vergara, Joergen V Fenhann, Marco C Schletz.
Grafik: KALUZA+SCHMID Studio GmbH

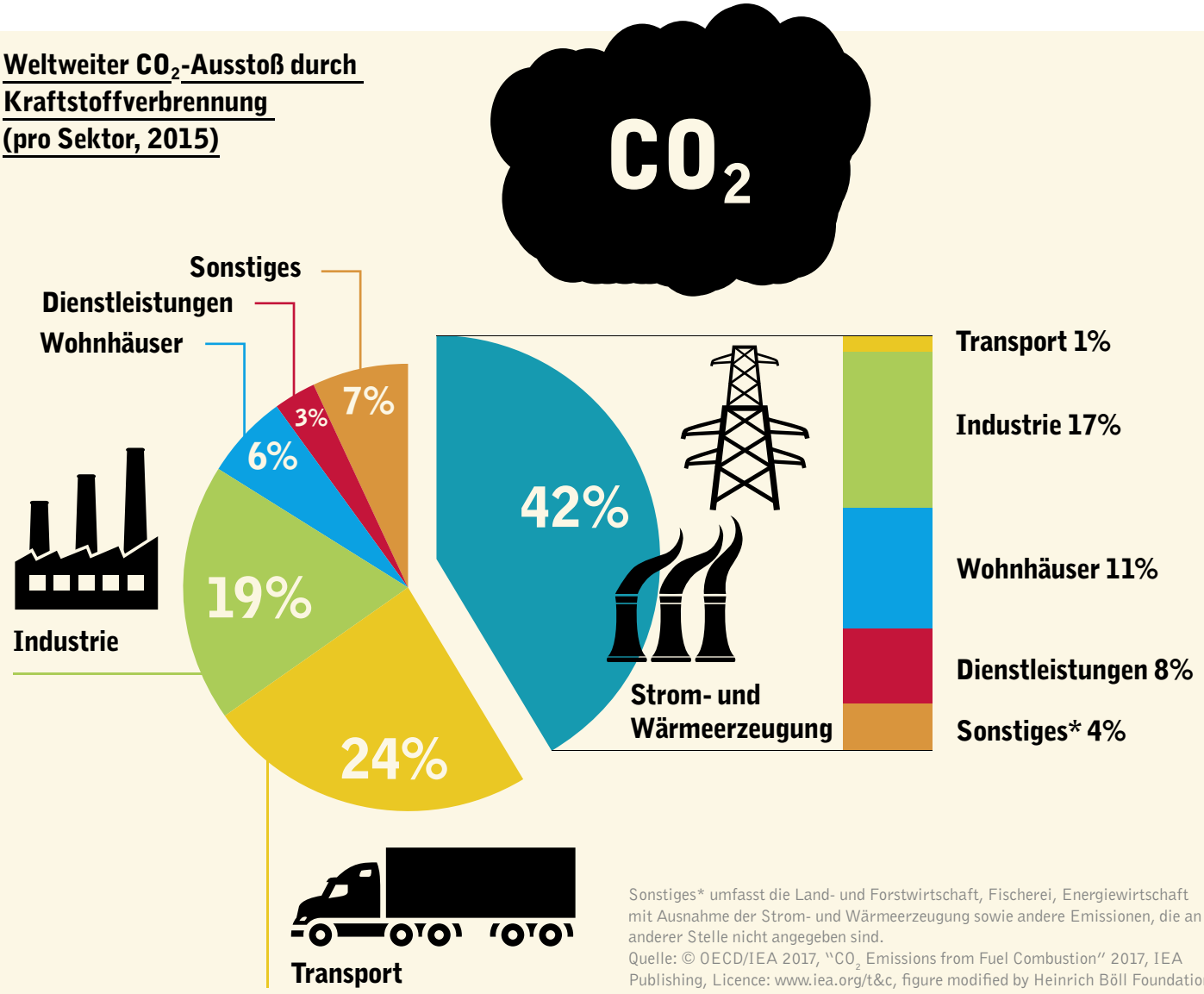
Tägliche Pendelzeit im öffentlichen Nahverkehr



Durchschnittliche Fahrzeit zur Arbeit und zurück an einem Wochentag

Quelle: Global Cities Public Transit Usage Report 2016 – Latin America https://docs.wixstatic.com/ugd/658d28_0689056d87b642459d17bad7f5d8429c.pdf
Global Cities Public Transit Usage Report 2016 – Germany https://docs.wixstatic.com/ugd/658d28_fe47b4ba6a0c49e2ba2baa0cebb9f0cd.pdf - CC BY 4.0 (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Weltweiter CO_2-Ausstoß durch Kraftstoffverbrennung (pro Sektor, 2015)



Sonstiges* umfasst die Land- und Forstwirtschaft, Fischerei, Energiewirtschaft mit Ausnahme der Strom- und Wärmeerzeugung sowie andere Emissionen, die an anderer Stelle nicht angegeben sind.
Quelle: © OECD/IEA 2017, "CO_2 Emissions from Fuel Combustion" 2017, IEA Publishing, Licence: www.iea.org/t&c, figure modified by Heinrich Böll Foundation
Grafik: KALUZA+SCHMID Studio GmbH

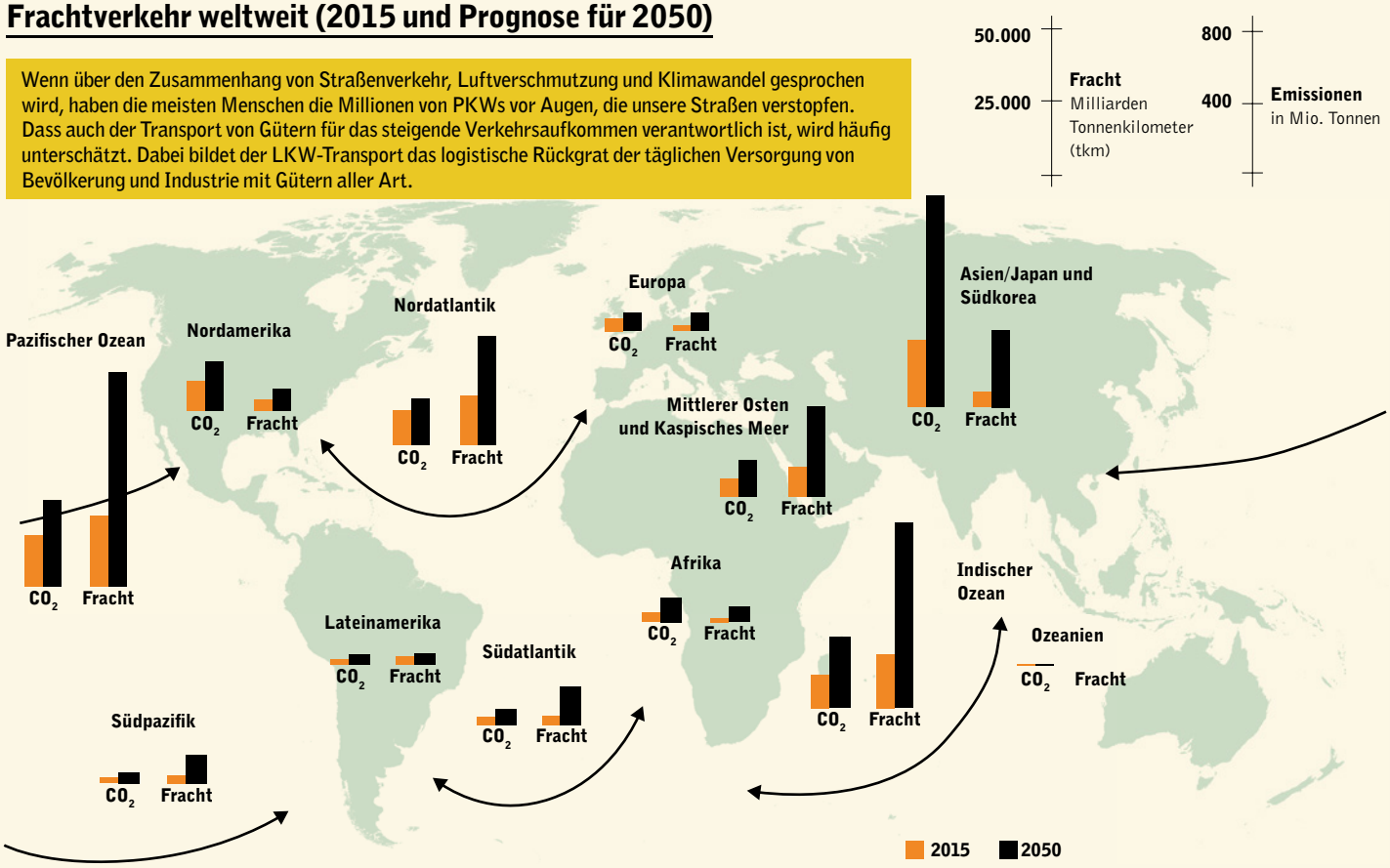
Der Frachtverkehr in ausgewählten Ländern Lateinamerikas (nach Transportmitteln)

	Argentinien (tkm)	Brasilien (tkm)	Kolumbien (tkm)	Mexiko (ton)
Straße	94%	58%	71%	73%
Schiene	5%	25%	27%	13%
Schifffahrt	1%	13%	2%	4%
Andere		4%		10%

Quelle: Vergara, W., Fenhann, J. V., & Schletz, M. C. (2016). Carbono Cero América Latina - Una vía para la descarbonización neta de la economía regional para mediados de este siglo: Documento de visión. UNEP DTU Partnership. http://www.uncu.edu.ar/centroasuntosglobales/upload/barbero-jose-transporte-y-energia-uncuyo-ceag-seminario-11-4-14.pdf. Grafik: KALUZA+SCHMID Studio GmbH

Frachtverkehr weltweit (2015 und Prognose für 2050)

Wenn über den Zusammenhang von Straßenverkehr, Luftverschmutzung und Klimawandel gesprochen wird, haben die meisten Menschen die Millionen von PKWs vor Augen, die unsere Straßen verstopfen. Dass auch der Transport von Gütern für das steigende Verkehrsaufkommen verantwortlich ist, wird häufig unterschätzt. Dabei bildet der LKW-Transport das logistische Rückgrat der täglichen Versorgung von Bevölkerung und Industrie mit Gütern aller Art.



Quelle: International Transport Forum, Transport Outlook 2017. Grafik: KALUZA+SCHMID Studio GmbH

Mobilität für alle!

Plädoyer für eine geschlechtersensible Verkehrsplanung

Lillian Sol Cueva

Es gibt eine alltägliche Arbeit, die darin besteht zu ernähren, zu putzen, zu heilen, Liebe zu schenken, Ausgaben zu verwalten, Rechnungen zu bezahlen, Kinder zu erziehen, Dinge hin- und herzuschleppen und eine lange Liste weiterer Aufgaben zu bewältigen. Es sind Tätigkeiten ohne feste Arbeitszeiten, ohne Urlaub, Sozialversicherung, Weihnachtsgeld, Rentenanspruch oder sonstige Leistungen. Im Idealfall sind sie mit Erwerbsarbeit verbunden. Eine solche Arbeit geschieht «aus Liebe», oftmals vor und nach der «Erwerbsarbeit», und dies kostenlos, «unsichtbar», fast durch Zauberhand. Und für diese sorgenden Tätigkeiten sind überwiegend – und ungerechterweise – allein die Frauen zuständig.

Weltweit verbringen Frauen im Durchschnitt zwischen 13 Prozent (Thailand) und 28 Prozent (Mexiko) ihrer Zeit mit unbezahlter Hausarbeit und Sorgearbeit. Bei Männern hingegen liegt der Anteil bei drei Prozent in Japan und 13 Prozent in Schweden.[1] In Deutschland verwenden Frauen 18 Prozent ihrer Zeit auf diese Aufgaben und Männer 10 Prozent. In Mexiko wurden 2013 etwa 20 Prozent des Bruttoinlandsprodukts durch Sorgearbeit erwirtschaftet[2] , während sich das Volumen in Deutschland auf mindestens 826 Millionen Euro belief,[3] d. h. auf ein Drittel des Bruttoinlandsprodukts.

Und was hat dies alles mit Mobilität und Verkehr zu tun?

Muster differenzierter Mobilität

Da Sorgearbeit den gesamten privaten und ebenso auch den öffentlichen Raum durchzieht, beinhaltet sie differenzierte Mobilitätsmuster für die, die sie leisten. Männer konzentrieren sich vornehmlich auf bezahlte produktive Tätigkeiten, so dass ihre Mobilität linear verläuft: Sie beginnt am Wohnort und endet am Arbeitsplatz, und sie vollzieht sich zu den «Bürozeiten». Die Wegstrecken sind lang, und sie werden ohne Begleitung und mit motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegt.

Demgegenüber sind Frauen meist zu mehreren Zwecken gleichzeitig unterwegs; sie legen kürzere Strecken zurück und fahren zu unterschiedlichsten Zeiten, mit mehreren Zwischenzielen, in öffentlichen Verkehrsmitteln (52–75 Prozent Nutzeranteil in Lateinamerika)[4] , in Begleitung von Menschen, um die sie sich kümmern müssen, beladen mit Paketen und Taschen. Ein typisches Beispiel soll dies verdeutlichen: Frauen benutzen morgens um 8:00 Uhr ein öffentliches Verkehrsmittel, um zur Arbeit zu fahren; um 11:00 Uhr versorgen sie den Haushalt und engagieren sich im Stadtteil. Um 14:00 Uhr holen sie die Kinder von der Schule ab, gehen um 14:30 Uhr auf dem Heimweg am Supermarkt vorbei, kommen um 15:30 Uhr mit Kindern, Einkäufen und sonstigem Gepäck nach Hause, bringen die Kinder um 16:00 Uhr zu irgendwelchen außerschulischen Aktivitäten, kehren um 18:00 Uhr zurück, und so geht es weiter und weiter.

Diese beiden Formen der Mobilität sind zwar deutlich wahrnehmbar, doch sind sie bisher leider nicht in die Planung, Gestaltung und Überprüfung von städtischen Dienstleistungen und Räumen eingeflossen. Weder bei der Streckenführung, noch bei Fahrplänen, Tarifen oder der Gestaltung von Bussen, Bahnwaggons und Haltestellen finden die Unterschiede Berücksichtigung. Da all diese Aspekte als «geschlechtsneutral» gelten, besteht das vorrangige Ziel darin, die Menschen von ihren Wohnungen zu ihren Arbeitsplätzen und wie-

Lillian Sol Cueva hat ihr Hochschulstudium in der Fachrichtung Internationale Beziehungen an der Nationalen Autonomen Universität von Mexiko abgeschlossen und an der Universität Groningen (Niederlande) den Mastertitel in Humanitärer Hilfe erworben. Zu ihren bisherigen Arbeitsschwerpunkten gehören Öffentliche Politik, Menschen- und Frauenrechte, städtische Entwicklung und Mobilität. Lillian Sol Cueva verfügt über berufliche Erfahrungen als Aktivistin und Feministin, Projektkoordinatorin und Mitarbeiterin im öffentlichen Dienst. Derzeit bereitet sie sich an der Universität Twente (Niederlande) auf ihre Promotion vor.

der zurück zu transportieren, und dies zu sogenannten «Spitzenzeiten» (Beginn und Ende der Arbeitszeit) und zu Kosten, die von linearen Alleinfahrten ausgehen. Überdies bieten die Verkehrsmittel Menschen in Begleitung kaum angenehme Fahrtbedingungen.

Auch bei der Gestaltung von Fußgängerzonen, Bürgersteigen und Überwegen wird Sorgearbeit nicht berücksichtigt. Doch es macht einen Unterschied, ob man einen Rock und Schuhe mit Absatz trägt, Kinderwagen oder voll beladene Einkaufswagen schiebt, mit kleinen Kindern unterwegs ist, einen älteren Menschen zum Arzt begleitet. Fänden solche Aspekte Eingang in die Überlegungen, so würde man breite, barrierefreie Bürgersteige bauen, sie in einem guten und sauberen Zustand halten, die in lateinamerikanischen Städten so zahlreich vorhandenen fußgängerfeindlichen Straßenüberbrückungen abreißen und die Straßenbeleuchtung nicht auf den Autoverkehr ausrichten, sondern auf die Menschen, die auf den Gehwegen unterwegs sind.

Gewalt im öffentlichen Raum

Ebenso müsste bei der Planung, Gestaltung und Überprüfung von städtischen Dienstleistungen und Räumen die Frage gestellt werden, unter welchen Bedingungen Frauen unterwegs sind, d. h. ob ihre Sicherheit gewährleistet ist.

Sexuelle Belästigung auf der Straße und andere Formen von Gewalt sind stets präsent, wenn sich Frauen tagsüber oder auch nachts in der Stadt bewegen, unabhängig davon, ob zu Fuß, im Bus, im Zug oder im Taxi, ob mit Rock oder Hose bekleidet, ob allein oder in Begleitung. Nach einer von der UN-Kommission für Lateinamerika und die Karibik (CEPAL) veröffentlichten Untersuchung[5] geben in Mexiko, Kolumbien, Peru und Chile 9 von 10 Frauen an, schon irgendeine Form von sexueller Belästigung im öffentlichen Raum erlebt zu haben. Zu diesen Formen gehören lüsterne Blicke, obszöne Andeutungen, Frotteurismus, Exhibitionismus und Grapschereien ohne Zustimmung der Frauen. Gewalt gegen Frauen im öffentlichen Raum reicht bis zu Vergewaltigung, gewaltsamem Verschwindenlassen und Mord. Durch solche Formen von Gewalt werden Frauen daran gehindert, sich uneingeschränkt frei und autonom in Städten zu bewegen und dort zu leben; sie erfahren Ausgrenzung und müssen sogar um ihr Leben fürchten.

Diese Umstände sind von großer Tragweite, denn sie wirken sich auf sämtliche Lebensbereiche von Frauen aus: auf die Erreichung ihrer beruflichen, persönlichen oder familiären Ziele, auf ihre Ressourcen und ihre verfügbare Zeit, ihre Teilhabe an öffentlichen Räumen und auch ihre dortige Präsenz.

Städtische Entwicklung für alle: Frauen und Männer

Statt einer «geschlechtsneutralen» Vorstellung von städtischer Entwicklung und Mobilität, die vor den unterschiedlichen Rollen und folglich auch den verschiedenartigen Bedürfnissen von Frauen und Männern die Augen verschließt, ist eine an Gleichberechtigung orientierte städtische Entwicklung und Mobilität unabdingbar. Die Bedürfnisse und Interessen von Frauen und Männern in ihrem gesamten Leben, ihre Lebensumstände und Identitäten müssen berücksichtigt werden. Dabei wird die Verantwortung für die Sorgearbeit vom Staat, von Privatinitiativen, von Gemeinden sowie von Männern und Frauen gemeinsam getragen. Ebenso ist eine maßgebliche, aktive Beteiligung aller Akteure – insbesondere der Frauen – an der Planung, Umsetzung und Evaluierung städtischer Vorhaben gewährleistet. Es werden gewaltfreie öffentliche und private Räume geschaffen, in denen produktive, reproduktive, erzieherische, freizeitgestaltende, künstlerische und sonstige Aktivitäten im Sinne der Inklusion und Teilhabe aller Menschen gefördert werden. Das bedeutet: Unsere Städte müssen für alle Frauen und alle Männer gebaut werden.

Übersetzung aus dem Spanischen: Beate Engelhardt

---

1 Weltbank: *SDG*-Atlas 2017. Unter: https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/26306

2 Instituto Nacional de Estadística y Geografía: Sistema de Cuentas Nacionales de México. Cuenta Satélite del Trabajo No Remunerado de los Hogares de México 2013 (S. 1) Unter: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825068851.pdf, abgerufen am 26. Juli 2018.

3 Jahresbericht Statistisches Bundesamt 2016 (S. 16). Unter: https://www.destatis.de/DE/UeberUns/UnsereAufgaben/Jahresbericht2016.pdf?__blob=publicationFile

4 Rozas Balbontín, Patricio; Salazar Arredondo, Liliana (2015): *Violencia de Género en el transporte público: Una regulación pendiente* (S. 29–31), Naciones Unidas, CEPAL, Santiago de Chile. Unter: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/1/S1500626_es.pdf, abgerufen am 26. Juli 2018.

5 Gherardi, Natalia (2016): *Otras formas de violencia contra las mujeres que reconocer, nombrar y visibilizar* (S. 47–49), Naciones Unidas, CEPAL, Santiago de Chile. Unter: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40754/1/S1601170_es.pdf, abgerufen am 26. Juli 2018.

«Niemand kommt rein, niemand kommt raus»

Die Auswirkungen der Gewalt in den Favelas von Rio de Janeiro

Vinícius Santiago und Sérgio Veloso

Wer im Zusammenhang mit den großen brasilianischen Ballungszentren wie Rio de Janeiro von urbaner Mobilität spricht, sollte dies mit der gebotenen Vorsicht tun, denn das enorme Ausmaß an Gewalt und Unsicherheit, dem man in der Stadt begegnet, hat empfindliche und tiefgreifende Auswirkungen auf das Leben der Bevölkerung und die Art und Weise, wie die Menschen die Stadt erleben und sich in ihr bewegen. In Städten wie Rio de Janeiro beschränkt sich das Thema der urbanen Mobilität deswegen nicht auf die Debatte über das öffentliche Nahverkehrswesen sowie die Qualität und den Preis der Infrastruktur für die Bevölkerung, es umfasst auch den Aspekt der städtischen Gewalt als eine Realität, die insbesondere in den Favelas über die *Bewegungsfreiheit* jedes Einzelnen unübersehbar mitbestimmt.

Kriegsrhetorik

Rio de Janeiro zeichnet sich im Verhältnis zu anderen brasilianischen Metropolen durch eine Besonderheit aus: Die Stadt ist tief durchsetzt von einer politischen Rhetorik, in deren Mittelpunkt der Diskurs über eine «Stadt im Kriegszustand» steht. Diese Rhetorik wird durch öffentliche Verlautbarungen von Amtsträgern, von den Medien und von der Gesellschaft genutzt und aufrechterhalten und ist als Teil einer Machttechnik zu verstehen, mit der es möglich wird, die Stadt in jene aufzuteilen, die Ursache des Gewaltproblems sind, und jene, die ersteren zum Opfer fallen.

Die Rhetorik einer geteilten Stadt ist alles andere als neu. Rio de Janeiro liegt inmitten einer Landschaft mit vielen Hügeln, auf denen um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert große Wohnsiedlungen entstanden sind. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde im Zuge von sozialhygienischen Maßnahmen ein Großteil der armen und mehrheitlich schwarzen Bevölkerung aus den zentralen Stadtgebieten verdrängt und auf entfernter gelegene Hügel an der Peripherie umgesiedelt, in informelle Siedlungen, die heute als Favelas bezeichnet werden. Das hat damit zu tun, dass Rio de Janeiro zur Kolonial- und Kaiserzeit einer der größten Umschlaghäfen für Sklaven weltweit war. Hier wurde die Ein- und Ausfuhr einer hohen Zahl von Schwarzen abgewickelt, die in der Kolonie und später im Kaiserreich als kostenlose Arbeitskräfte eingesetzt wurden.

Seit der Stadtgründung erfolgt die Zuteilung der Bürgerrechte in Rio de Janeiro willkürlich auf Grundlage moralischer und politischer Diskurse. Danach wird der städtische Raum in Gebiete für jene unterteilt, die verteidigt, beschützt und begünstigt werden sollen, und für jene, die es unter Kontrolle zu halten, abzuschieben und zu prekarisieren gilt. Diese Kriegsrhetorik, die Feinde und Verbündete auseinanderdividiert, hat von Anfang an wie ein Schatten über der Stadt gelegen: Es werden Kategorien geschaffen und unterschiedliche Formen von Bürgerrechten vergeben.

Man kann den Stadtplan von Rio de Janeiro als eine Art moralische Geographie sehen, die definiert, welche Leben geschützt werden sollen, selbst wenn hierfür andere Leben zerstört werden müssen. Diese politische Vorstellung wird von einem Diskurs genährt, der ein Sicherheitskonzept *nicht mit dem Anderen, sondern trotz des Anderen* verfolgt. So wird die Gesellschaft von Rio in diejenigen aufgespalten, deren Leben als unwert, und diejenigen, deren Leben als lebenswert eingestuft wird. Die Militarisierung der Favelas sowie die zahllosen Übergriffe auf bewohnte Häuser und ihre Besetzung durch die Militär-

Sérgio Veloso ist Forschungskoordinator im BRICS Policy Center, wo er seit 2013 für das BRICS-Städte-Programm zuständig ist. Dieses Forschungsprogramm befasst sich mit öffentlichen Politiken im Bereich Stadtentwicklung. Außerdem ist er Dozent für Internationale Beziehungen am Institut für Internationale Beziehungen (IRI) der PUC-Rio (Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro).

Vinícius Santiago ist Doktorand in Internationale Beziehungen am IRI/PUC-Rio. Er forscht auf dem Gebiet der Politik des Widerstands gegen die Staatsgewalt und ist Co-Autor des 2017 erschienenen Buches *Ninguém entra, ninguém sai: mobilidade urbana e direito à cidade no Complexo do Alemão* («Niemand kommt rein, niemand kommt raus: Urbane Mobilität und das Recht auf Stadt im Complexo do Alemão»). Er macht ethnografische Studien zur Polizeigewalt und verfolgt die Arbeit der Widerstandsbewegungen von Favela-Bewohner/innen in Rio de Janeiro.

polizei in Gebieten, wo heftige Auseinandersetzungen mit dem Drogenhandel toben, sind nur ein Teil der verheerenden Auswirkungen, die diese, im Diskurs der Stadt herrschenden Vorstellungen zur Folge haben.

Folgen der Kriegsrhetorik

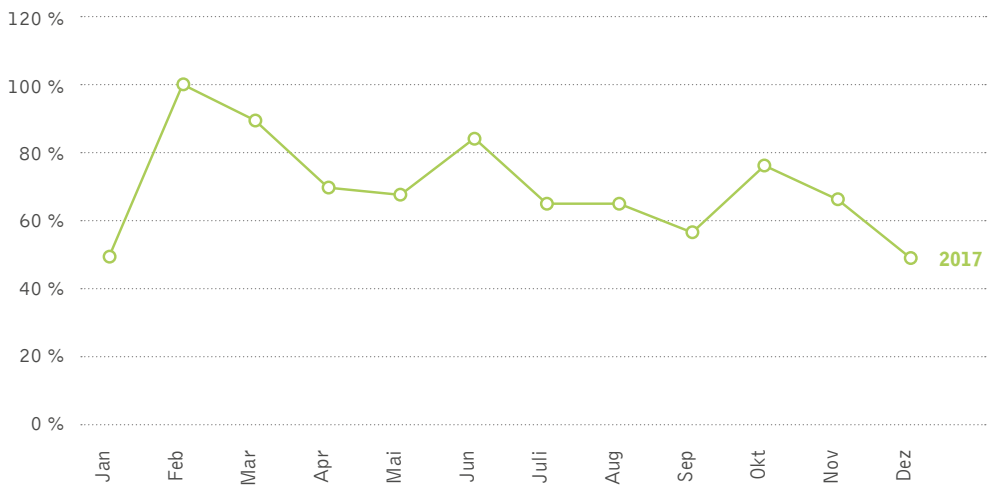
Seit den 1990er Jahren bekommt Rio de Janeiro die Auswirkungen dieser Machttechnik auf verhängnisvolle Weise zu spüren: Die Strategie der Militarisierung als Mittel zur Bekämpfung der Gewalt oder besser zur Bekämpfung derer, die man für die Ursache des Problems hält, und zum Schutz derer, die man als Opfer betrachtet, ist zur dominierenden Methode bei der Bekämpfung des Gewaltproblems in der Stadt geworden.

Die Vorstellung von einer Stadt im Kriegszustand wird erhärtet durch die allgegenwärtige Präsenz von Soldaten auf den Straßen und Plätzen. Das ist nicht weiter überraschend, denn zur Vorstellung vom Krieg gehören Soldaten und die Besetzung von Territorien. Erst vor kurzem haben Beamte der sogenannten Befriedungspolizei UPP (Unidade de Polícia Pacificadora) – einer Polizeieinheit, die speziell für den Dienst und die Errichtung von Stützpunkten innerhalb der Favelas geschaffen wurde – das Hissen der Flaggen Brasiliens und des Bundesstaates medienwirksam in Szene gesetzt, damit die Live-Berichterstattung der Nachrichtensender diesen Augenblick als Rückeroberung von Territorien durch den brasilianischen Staat und die Wiederherstellung der formalen Ordnung und des staatlichen Gewaltmonopols feiern konnte.

Eine kürzlich in Zusammenarbeit mit der Heinrich-Böll-Stiftung erstellte Studie[1] belegt, dass die Folgen der städtischen Gewalt, die durch die demonstrative Militarisierung des Lebens in den Favelas weiter verschärft wurden, massiven und unmittelbaren Einfluss darauf haben, wie sich Favela-Bewohner/innen in der Stadt bewegen. Im Zuge der Beschlagnahmung und Besetzung etlicher Häuser in der Favela Nova Brasília durch die Befriedungspolizei (UPP) eskalierte im Februar 2017 die Gewaltsituation im Viertel Complexo do Alemão. Einige Wohnhäuser wurden besetzt, um sie als strategische Posten zur Observierung und Bekämpfung des Drogenhandels zu nutzen. Nach Auskunft der Polizei hatten diese Häuser leer gestanden, doch Anwohner/innen gaben an, die Häuser seien nicht unbewohnt gewesen und die Bewohner/innen seien von der Polizei aus ihren Häusern vertrieben worden.

Daraufhin wurde der Complexo do Alemão ab Anfang Februar mehrere Tage lang von einer Welle extremer Gewalt erschüttert. Eines der grundlegendsten Bürgerrechte – das Recht auf Unverletzlichkeit der Wohnung – wurde in dieser Zeit von den staatlichen Institutionen vollständig missachtet, die es eigentlich schützen müssten. Ein mit Daten des Coletivo Papo Reto (auf Deutsch etwa: «Bürgerorganisation Klartext») erstellter Monatskalender, in dem alle von der Bevölkerung des Complexo do Alemão wahrgenommenen Schüsse registriert wurden, förderte eine erschreckende Statistik zutage: An 73,79 Prozent aller Tage des Jahres 2017 hörten Bewohner/innen des Complexo do Alemão Schüsse.

Tage mit Schusswechseln im Viertel «Complexo do Alemão» 2017 (in Prozent, bezogen auf den jeweiligen Monat)



Im Colectivo Papo Reto haben sich junge Menschen aus den Vierteln Complexo do Alemão und Complexo Penha in einer Gruppe zusammengefunden, um eine unabhängige Berichterstattung zu ermöglichen. Im Zentrum steht die Verbreitung von Nachrichten innerhalb der Wohngebiete, so wird beispielsweise über Veranstaltungen, Protestaktionen und Forderungen informiert. Das Kollektiv versteht sich als Sprachrohr, das die Wirklichkeit der Favelas darstellt. Es nimmt eine gewichtige Stellung in den «Guerilla-Medien» ein und im provokanten Nachdenken darüber, «bis zu welchem Punkt die großen Medien die Wahrheit sagen». Entstanden ist das Coletivo Papo Reto im Jahr 2014, in der heißen Phase der Proteste im Complexo do Alemão, weil man nicht mehr hinnehmen wollte, wie die «großen Medien», die Regierung und das Sekretariat für Sicherheit die sozialen Bewegungen, insbesondere die in den Favelas, kriminalisierten, indem sie Demonstrierende mit Verbrechern und Kundgebungen in den Favelas mit Bandenaktivitäten gleichsetzten. Heute unterhält das Kollektiv ein Netzwerk mit Bewohner/innen aus dem gesamten Viertel Complexo do Alemão und steht mit ihnen rund um die Uhr in Kontakt. Das Viertel umfasst insgesamt 15 Favelas mit circa 60.000 Einwohnern.

Urbane Mobilität: Das Recht auf die Stadt und das Leben

Nach langwierigen Bauarbeiten, die die öffentliche Hand 210 Mio. Real kosteten (ca. 48 Mio. Euro, Wechselkurs vom 23. Juli 2018 lt. Oanda), wurde Mitte 2011 die Seilbahn des Complexo do Alemão eröffnet. Die Seilbahn war Teil einer ganzen Reihe von Baumaßnahmen in der gesamten Stadt, die mit dem Ziel geplant worden waren, bestimmte Stadtgebiete in die formale Wirtschaft und in die ökonomische Wertschöpfung einzubeziehen. Wie ein Großteil der Favelas in Rio de Janeiro liegt auch der Complexo do Alemão auf sehr hügeligem Terrain, was die Mobilität innerhalb des Viertels erheblich erschwert. Die Seilbahn war der Bevölkerung als Projekt zur Lösung dieses Problems verkauft worden, da sie etliche Punkte auf den Hügeln miteinander verbinden und es den Menschen so ermöglichen würde, sich zügig fortzubewegen, ohne über verwinkelte Gassen die steilen Hänge erklimmen zu müssen.

Die Seilbahn, dieses fast pharaonische Bauwerk, das sechs Stationen hatte und täglich 30 Tausend Passagiere befördern sollte, wurde nach gerade fünf Jahren Betrieb im September 2016 geschlossen.

Der Grund dafür waren Vertragsverletzungen von Seiten der brasilianischen Behörden gegenüber dem Konsortium, das sie mit der Firma Rio Teleféricos gegründet hatten. Wie man vor kurzem der Presse entnehmen konnte, ist die Seilbahn eines der großen Bauwerke, bei denen ein Verdacht auf Korruption während der Regierungszeit von Ex-Gourverneur Sérgio Cabral besteht.

Abgesehen davon, stellte sich schon im ersten Jahr heraus, dass die Seilbahn zu wenig genutzt wurde. Sie transportierte im ersten Jahr durchschnittlich nur etwa 11 Prozent der Bewohner/innen des Complexo do Alemão, also weit weniger als die geplanten 70 Prozent. Das ist ein Hinweis darauf, dass die Seilbahn nicht die wirklichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung des Stadtteils bedient hat. Da die Mehrheit von ihnen täglich Busse nutzt, kann man mit Recht sagen, dass die Seilbahn-Investitionen der Bevölkerung sehr viel mehr zu Gute gekommen wären, wenn sie stattdessen für die Modernisierung und Erweiterung des Bussystems, das den Complexo do Alemão auch mit anderen Stadtteilen verbindet, ausgegeben worden wären.

Eine teure Anlage, die den Alltag von Tausenden von Menschen erleichtern sollte, wurde also schlichtweg stillgelegt. Und zur gleichen Zeit begann der Staat damit, seine Polizeipräsenz zu verstärken. Dieser Gegensatz zwischen dem Scheitern einer Maßnahme zur Förderung der urbanen Mobilität und der Intensivierung einer Politik, die am Leitbild des Krieges ausgerichtet ist, ist ein Kennzeichen dafür, als was die Staatsgewalt die Favelas betrachtet: schlicht und einfach als ein Kriegsgebiet.

Der eigentlich so vielversprechende Bau der Seilbahn im Compexo do Alemão steht sinnbildlich für das Versagen der Stadt, die Kriegsrhetorik aufzugeben und eine öffentliche Politik zu gestalten, mit der die Lebensqualität seiner Bevölkerung wirklich verbessert werden könnte. Der Aktivist Raul Santiago vom Kollektiv Papo Reto berichtete sogar, man habe darüber nachgedacht, die geschlossenen Stationen der Seilbahn als strategische Basen für die Befriedungspolizei UPP bei ihren täglichen Zusammenstößen mit dem Drogenhandel im Complexo do Alemão zu nutzen.

Die geschlossene Seilbahn, die also fast eine Basis der UPP geworden wäre, verdichtet sich so zur Metapher für die Situation, mit der sich der Complexo do Alemão derzeit konfrontiert sieht: «Niemand kommt rein, niemand kommt raus» bietet sich als Losung für dieses Viertel an, in dem Zusammenstöße zwischen Polizei und Drogenhandel an der Tagesordnung sind, weshalb sich niemand dort sicher bewegen kann; an eine mühelose oder bequeme Fortbewegung ist gar nicht zu denken.

Letztendlich bewirkt die momentane Situation, dass die grundlegendsten Rechte der Favela-Bewohner/innen von genau den Institutionen verletzt werden, die sie eigentlich befördern und schützen sollen. Durch die Fokussierung auf den Krieg und die dadurch für die Menschen in den Favelas entstehenden Probleme wird verhindert, dass die Existenz

dieser Menschen politisch als ein Leben anerkannt wird, in dem es möglich ist, normal zur Schule oder zur Arbeit zu gehen, ein Leben also, in dem die Räume der Stadt wirklich genutzt und erlebt werden können. Die Gewalt, die sich gegen den Raum der Favela richtet und damit die urbane Mobilität und folglich auch den Zugang zur Stadt beeinträchtigt, bedroht mithin ein noch höheres Grundrecht: das Recht auf Leben. Tatsächlich wurden im Jahr 2017 nach offiziellen Angaben des Instituts für Öffentliche Sicherheit 1.124 Personen von Polizeikräften des Bundesstaates Rio de Janeiro umgebracht. Durchschnittlich wird alle acht Stunden ein Mensch von der Polizei getötet.

Ein katastrophales Gesamtbild

Infolge massiver Steuereinbußen, zahlloser Korruptionsfälle und der Veruntreuung öffentlicher Mittel durch ehemalige Regierungen – aber auch die derzeitige Regierung – durchlebt der Bundesstaat Rio de Janeiro seit 2015 eine der schwersten politischen und wirtschaftlichen Krisen seiner Geschichte. Tausende von Staatsangestellten warten auf ihren Lohn, und die Universität des Bundesstaates Rio de Janeiro erlebt beispiellose Kürzungen und einen massiven Rückbau. Der Polizeiapparat ist quasi führungslos und wird als bewaffneter Arm einer Gesellschaft instrumentalisiert, die in ihrer Sicherheitspolitik auf die systematische Erzeugung und Aufrechterhaltung von Ungleichheiten setzt. Ganz abgesehen davon, dass die Polizei ihrer verfassungsmäßigen Aufgabe nicht nachkommt, alle Bürger/innen gleichermaßen zu schützen, wird sie nun in dem Maße selbst zur Zielscheibe, in dem sie andere ins Visier nimmt.[2] Das Scheitern ist vollständig, die Krise ist allumfassend, und die Folgen – vor allem für die Menschen in den Favelas – sind verheerend.

Angesichts dieser desaströsen Gesamtsituation hat Präsident Temer im Februar 2018 für den Bundesstaat Rio de Janeiro folgende Maßnahme verfügt: Bis Ende 2018 untersteht der gesamte öffentliche Sicherheitsapparat von Rio de Janeiro nun einem General der brasilianischen Armee. Die Militarisierung verfestigt sich damit endgültig zur brasilianischen Staatspolitik, wodurch jede Chance zunichtegemacht wird, andere Optionen und alternative Politikansätze umzusetzen, die öffentliche Sicherheit nicht als Kriegstaktik, sondern als öffentliche Bürgersicherheit konzipieren.

Es ist jedoch nicht das erste Mal, dass in Rio militärisch interveniert wird. Auch bei der Weltmeisterschaft 2014 wurde das Militär gerufen, um die Favela Maré für Gesamtkosten von 600 Mio. Real (ca. 135 Mio. Euro) 15 Monate lang besetzt zu halten. Auf diese Weise wurde die Beförderung der Gäste vom und zum nahen internationalen Flughafen sichergestellt und das Sicherheitsgefühl in der Stadt erhöht. Schon 1994 übertrug man auf ähnliche Weise wie im aktuellen Fall im Rahmen der «Operation Rio» die Sicherheit im Bundesstaat an die Militärkommandantur Ost, dasselbe Militärorgan, das auch heute das Kommando über die Sicherheit im Bundesstaat hat. So wie im Jahr 1994 muss auch heute wieder befürchtet werden, dass diese Intervention zu noch mehr Ungleichheit und Rechtsverletzungen, vor allem aber zur Aufrechterhaltung der politischen Geographie in Rio de Janeiro führt, in der Bürgerrechte nach Rassenzugehörigkeit und Wohnadresse verteilt werden. Wie ist angesichts dieser katastrophalen Gesamtsituation ein auch nur minimales Recht auf Stadt erfahrbar?

Übersetzung aus dem Portugiesischen von Martin Schorr und Niki Graça; Lektorat: Simone Pereira Gonçalves.

Literaturhinweise:

- Leite, Márcia Pereira (2012): *Da «metáfora da guerra» ao projeto de «pacificação»: favelas e políticas de segurança pública no Rio de Janeiro.* In: Revista Brasileira de Segurança Pública, Band 6, Nr. 2, S. 374–389, August/September 2012.
- Shapiro, M. (1997): Violent cartographies: mapping cultures of war. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Valladares, Lícia do Prado (2005): A invenção da favela – Do mito de origem a favela.com. Rio de Janeiro: Verlag Fundação Getúlio Vargas.
- Veloso, Sérgio; Santiago, Vinícius (2017): Ninguém Entra, Ninguém Sai: Mobilidade urbana e direito à cidade no Complexo do Alemão. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll. Unter: http://br.boell.org/pt-br/2017/11/07/ninguem-entra-ninguem-sai-mobilidade-urbana-e-direito-cidade-no-complexo-do-alem, abgerufen am 26. Juli 2018.

[1] Veloso, Sérgio & Santiago, Vinícius (2017): Ninguém Entra, Ninguém Sai: Mobilidade urbana e direito à cidade no Complexo do Alemão.

[2] Anm. der Red.: Die Zahl der bei einem Einsatz in Rio de Janeiro getöteten Polizisten ist sehr hoch und steht in direktem Verhältnis zu ihrem eigenen gewaltsamen Vorgehen. Genaue Zahlen werden nicht veröffentlicht.

Bogotás ungleiche Mobilität

Celeste Kauffman

Nach einer Serie von Raubüberfällen, die von Motorrädern aus verübt worden waren, verhängte die Stadtverwaltung von Bogotá im Januar 2018 ein Verbot für sogenannte «parrilleros hombres», männliche Moped-Beifahrer, um diese Form von Überfällen in der Stadt einzudämmen. Zwar wurde dieser Schritt vielfach begrüßt, doch gab es auch empörte Reaktionen und etliche Proteste von Menschen, die das Moped als Haupttransportmittel nutzen. In der darauffolgenden Debatte über die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme und die Frage, ob sie gegenüber der großen Mehrheit nichtkrimineller Motorradfahrer gerecht sei, wurde ein Thema merklich ausgeklammert: die unabsehbaren Folgen für Menschen aus den Armutsvierteln von Bogotá und deren Möglichkeiten der Teilhabe am wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Leben der Stadt. Die Kurzsichtigkeit des Konzepts im Hinblick auf die Mobilität der wirtschaftlich benachteiligten Teile der Gesellschaft überrascht kaum, denn generell werden diese Bevölkerungsgruppen durch das Verkehrssystem ohnehin auf vielfältige Weise ausgegrenzt.

Bevölkerungswachstum und Mobilität

Mit fast 8 Millionen Einwohnern ist Bogotá die bevölkerungsreichste Stadt Kolumbiens und landesweit die Stadt mit der größten Einkommensungleichheit[1] – eine wenig ermutigende Tatsache in einem Land, das hinsichtlich der Ungleichheit bei den Einkommen ohnehin schon den zweiten Platz unter den Ländern des amerikanischen Kontinents belegt.[2] Bogotá hat ein explosionsartiges Bevölkerungswachstum zu verzeichnen, nicht nur aufgrund der in ganz Lateinamerika stattfindenden Urbanisierung, sondern auch durch die massiven Zwangsvertreibungen während der langjährigen bewaffneten Konflikte. Viele der Vertriebenen haben sich in den Randgebieten von Bogotá angesiedelt, die heute zu den ärmsten und am stärksten marginalisierten Regionen der Stadt gehören. Der Bevölkerungszuwachs und das planlose Flächenwachstum haben in Bogotá riesige Mobilitätsprobleme mit sich gebracht, insbesondere für die Bewohnerinnen und Bewohner dieser Gebiete.

Wenn wir uns mit Mobilität in Bogotá befassen, muss zwangsläufig auf das Thema TransMilenio eingegangen werden: Das TransMilenio-Konzept wurde 2000 eingeführt und umfasst ein Schnellbusnetz mit zentralen Trassen und gesonderten Spuren für Hochleistungsbusse (BRT, Bus Rapid Transit). Neben TransMilenio gibt es in Bogotá ein weiteres Verbundnetz von Buslinien (Sistema Integrado de Transporte Público, SITP), mit dem der Beförderungsbedarf der verschiedenen Stadtgebiete gedeckt werden soll. Zweifellos haben TransMilenio und die daraus resultierenden Entwicklungen im öffentlichen Nahverkehrssystem die städtische Mobilität in Bogotá verändert. Abgelegene und arme Stadtteile wurden mit dem Rest der Stadt verbunden, die Reisezeiten konnten verringert und Verkehrsstaus reduziert werden.

Ausgrenzung durch das Verkehrssystem

Trotz dieser Veränderungen ist die Mobilität in Bogotá jedoch nach wie vor ein Bereich, in dem sozioökonomische Spaltung und Ausgrenzung reproduziert und verfestigt werden. Seit den 1980er Jahren hat man in Kolumbien

Celeste Kauffman ist Rechtsanwältin und Soziologin; sie lebt seit 2011 in Kolumbien. Sie forscht zu wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Rechten und fordert sie auch gerichtlich ein. Dabei beleuchtet sie aus kritischer Sicht die alltäglichen und strukturellen Ungerechtigkeiten, Geschlechter- und Rassenverhältnisse sowie Fragen der sexuellen Orientierung und der Geschlechteridentität. Derzeit ist sie in der Internationalen Organisation für Migration (IOM) tätig.

Prozentsatz der Nutzergruppen der einzelnen Verkehrsmittel nach Schichtzugehörigkeit[3]

Stufe*	Verkehrsmittel					
	Zu Fuß	Bus	TransMilenio (TM)	Auto	Motorrad	Taxi
1	39 %	25 %	16 %	3 %	4 %	1 %
2	35 %	26 %	26 %	4 %	7 %	4 %
3	30 %	24 %	24 %	11 %	5 %	6 %
4	19 %	13 %	14 %	28 %	2 %	10 %
5	18 %	9 %	8 %	43 %	3 %	8 %
6	25 %	7 %	11 %	41 %	1 %	10 %

* Tarifstufen für öffentliche Dienstleistungen von 1 (sehr niedrig, bis 6 (hoch) gemäß dem Wohnort)

ein auf Wohneigentum basierendes Stufensystem etabliert, das eine schichtenspezifische Tarifgestaltung für öffentliche Dienstleistungen ermöglichen sollte. Bei diesem abgestuften System werden nicht die Einkommen der Haushalte oder Einzelpersonen zugrunde gelegt, sondern ihr Wohnort (Zustand und Größe der Häuser, Ausstattung, Lage u. a.), nach dem die Preise für öffentliche Dienstleistungen in sechs Stufen von 1 (sehr niedrig) bis 6 (hoch) festgelegt werden.[4]

Die Angehörigen der Oberschicht nutzen überwiegend das Auto als Hauptverkehrsmittel und nur zu einem geringen Prozentsatz den öffentlichen Nahverkehr. Dieser wiederum ist fast vollständig der unteren Mittelschicht zuzuordnen, während die unterste Gruppe kaum Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln hat und sich überwiegend zu Fuß fortbewegen muss.

Der Zugang zu Mobilität hängt von verschiedenen Faktoren ab, u. a. von der finanziellen, physischen und auch räumlichen Erreichbarkeit der Verkehrsmittel sowie von der Zumutbarkeit der Fahrtzeiten.[5] Gerade der fehlende Zugang zu Mobilität für die Menschen der marginalisierten Randgebiete macht die Empörung der Mopedfahrer über die jüngste Maßnahme der Stadtverwaltung verständlich. Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr haben die Situation zwar für viele verbessert, doch die marginalisierten Bevölkerungsgruppen müssen sich Tag für Tag den Zugang zu den Transportmitteln erkämpfen. Für die Bewohnerinnen und Bewohner der Armenviertel bietet das Moped eine Lösung, um den zunehmenden Mobilitätsproblemen in der Stadt zu begegnen: Es ist erschwinglich und ermöglicht die Teilhabe am städtischen Leben, auch ohne die erforderlichen finanziellen Mittel für den Kauf eines Autos und ohne dabei auf die unzuverlässigen, zeitraubenden und teuren öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen zu sein.

Für die Ärmsten von Bogotá bringt die Fortbewegung durch die Stadt eine erhebliche oder gar unbezahlbare finanzielle Belastung mit sich. Sie müssen für zwei TransMilenio-Fahrten 18 Prozent des täglichen Mindestlohns aufwenden.[6] Da über die Hälfte der Bevölkerung nicht einmal den Mindestlohn bekommt, ist für die armen Familien Mobilität eine erhebliche finanzielle Belastung.[7] Erschwerend kommt hinzu, dass die Stadtverwaltung von Bogotá in den letzten Jahren die Höhe und das Gesamtvolumen der Fahrtkostenzuschüsse für Seniorinnen und Senioren, Behinderte und einkommensschwache Gruppen gekürzt hat.

Für die Ärmsten von Bogotá bringt die Fortbewegung durch die Stadt eine erhebliche oder gar unbezahlbare finanzielle Belastung mit sich. Sie müssen für zwei TransMilenio-Fahrten 18 Prozent des täglichen Mindestlohns aufwenden. Da über die Hälfte der Bevölkerung nicht einmal den Mindestlohn bekommt, ist für die armen Familien Mobilität eine erhebliche finanzielle Belastung.

Auch, was die Arbeitswege betrifft, sind die einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen benachteiligt: Angehörige der Unterschicht müssen für ihren Weg zur Arbeit im Vergleich zur Oberschicht 1,5-mal mehr Zeit aufwenden.[8] Dies ist nur logisch, denn viele Ärmere leben in den städtischen Randgebieten und sind überdies auf die Benutzung langsamerer Verkehrsmittel angewiesen. Die Fahrtzeiten in Bogotá werden immer länger. Dies gilt

zwar für alle, doch sind die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs davon stärker betroffen: Für sie ist die Verlängerung der Fahrtzeiten doppelt so hoch wie für diejenigen, die mit dem Auto fahren. Urbanisierung bringt zwar die für alle unerfreuliche Tatsache langer Arbeitswege mit sich. Die an der Peripherie lebende, einkommensschwache Bevölkerung muss aber den höchsten Preis zahlen und fast die gesamte Freizeit für die Teilhabe am urbanen Wirtschaftsleben aufwenden.

Frauen müssen in Bogotá öfter zu Fuß gehen und häufiger öffentliche Verkehrsmittel benutzen als Männer; unter den Autofahrern sind sie in der Minderheit. Die langsameren öffentlichen Verkehrsmittel sind zudem gefährlicher für Frauen:

Der räumliche Zugang zu Mobilität ist von den Verkehrsgesellschaften TransMilenio und SITP stark verbessert worden. Dennoch wurden dabei die in den Stadtrandgebieten von Bogotá lebenden Bevölkerungsgruppen vernachlässigt, denn die öffentlichen Verkehrslinien reichen nicht bis in die am stärksten marginalisierten Viertel hinein. So müssen die Bewohnerinnen und Bewohner mehrerer Außenbezirke über unbefestigte Straßen – zu Fuß oder auch mit informellen Verkehrsmitteln – aus den Bergen hinuntergelangen und dann auf den nächsten Bus warten, der sie zu einer TransMilenio-Station bringt. Dort müssen sie einen TransMilenio-Bus abpassen, einmal oder sogar mehrfach umsteigen und von der Endhaltestelle aus entweder zu Fuß gehen oder auf einen weiteren Bus warten, um ihr Ziel zu erreichen.

All diese finanziellen, zeitlichen und räumlichen Hindernisse können für die Betroffenen bedeuten, dass sie nur schwer einen Arbeitsplatz finden, Bildungsangebote nicht wahrnehmen oder auch soziale Beziehungen nur eingeschränkt pflegen können.

Das Transportsystem in Bogotá beeinträchtigt aber nicht nur die sozioökonomisch Schwächsten, sondern führt zusätzlich zur Marginalisierung von Frauen. Frauen müssen in Bogotá öfter zu Fuß gehen und häufiger öffentliche Verkehrsmittel benutzen als Männer; unter den Autofahrern sind sie in der Minderheit. Die langsameren öffentlichen Verkehrsmittel sind zudem gefährlicher für Frauen: Nach einer Untersuchung über die Gefahren für Frauen in Transportsystemen in den 15 wichtigsten Städten der Welt belegt Bogotá einen traurigen zweiten Platz.[9] Für Geringverdienerinnen kann das Fehlen eines leistungsfähigen Transportsystems zudem weitreichende Auswirkungen auf die Lebensbedingungen haben: So sehen sich Frauen z. B. wegen der Gefahren gezwungen, ihre Arbeitsstelle zu kündigen, oder wegen langer Arbeitswege ihre Kinder stundenlang allein zu lassen.

Lösungen, die keine Lösungen sind

Das Verkehrssystem ist in ganz Bogotá problematisch. Die bisherigen Vorschläge und Maßnahmen der amtierenden Stadtverwaltung sind jedoch vornehmlich darauf ausgerichtet, Verkehrsstaus zu reduzieren und so die Fahrtzeiten für Autos zu verringern, anstatt die der am stärksten benachteiligten Bevölkerung menschenwürdige Verkehrsmittel zur Verfügung zu stellen. So hat man in der Amtszeit der letzten Stadtregierung während der Rushhour eine der Hauptverkehrsadern der Stadt zu einer Einbahnstraße in Richtung der reichsten Viertel umfunktioniert. Die Menschen, die in die ärmeren Viertel wollten, mussten hingegen in der Stoßzeit die hoffnungslos überfüllten Busse nutzen, die sich stundenlang auf überlasteten Ausweichstrecken voranmühten. Vor kurzem hat die Bezirksverwaltung die Einrichtung von «Express-Spuren» für Mautzahlende vorgeschlagen. Eine solche Maßnahme würde wiederum den Reichsten die Möglichkeit bieten, sich eine bessere Mobilität zu erkaufen. Zur Lösung der Mobilitätsprobleme von Menschen der Mittel- und Unterschicht würde sie jedoch nichts beitragen.

In Bogotá muss sich endlich die Erkenntnis durchsetzen, dass eine Mobilität entlang des sozioökonomischen Status' die Chancen der Menschen auf eine umfassende Beteiligung am städtischen Leben unterschiedlich ermöglicht: Entweder wird sie gefördert oder blockiert. Ein schlammiger Fußweg über die Steilhänge hinab in die Stadt, das Warten auf einen Bus, der nicht kommt, die Fahrpreiserhöhung bei TransMilenio oder das Verbot männlicher Beifahrer auf Mopeds sind Schwierigkeiten, unter denen vornehmlich die Menschen zu leiden haben, die am wenigsten in der Lage sind, solche Belastungen zu schultern. Solche Alltagsprobleme tragen letztendlich zu strukturellen Einschränkungen der Beschäftigungs- und Bildungsmöglichkeiten und der Chancen auf Teilhabe am gesellschaftlichen Leben bei; für die Menschen, die nicht davon betroffen sind, bleiben sie jedoch unsichtbar.

Übersetzung aus dem Spanischen: Beate Engelhardt

---

1 Guevara, Carlos (2016): *En 10 años, Bogotá bajó en un millón la cifra de pobres*, in: El Tiempo, 20. November 2016. Unter: http://www.eltiempo.com/economia/sectores/indice-de-pobreza-en-bogota-39470, abgerufen am 5. Februar 2018.

2 Nach Angaben der Weltbank, unter: https://data.worldbank.org/indicator/SI.POV.GINI, abgerufen am 5. Februar 2018.

3 Transconsult, Infométrika, Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Secretaría de Movilidad (2016): *Encuesta de Movilidad 2015,* S. 30.

4 Zur Schichtenstruktur in der kolumbianischen Gesellschaft und ihrer Wirkungsweise, vgl. Wallace, Arturo (2014): BBC, News – Mundo: *Estrato* 1, *estrato 6: cómo los colombianos hablan de sí mismos divididos en clases sociales.* Unter: http://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/09/140919_colombia_fooc_estratos_aw, abgerufen am 23. Juli 2018.

5 Cass, Noe; Shove, Elizabeth; Urry, John (2005): *Social Exclusion, mobility and access*, in: The Sociological Review. Oxford, UK, S. 549.

6 Der für 2018 geltende Mindestlohn beläuft sich auf 26.041 COP pro Tag, der monatliche Mindestlohn auf 781.242 COP, vgl. http://www.salariominimo2018.com.co/, abgerufen am 8. Februar 2018. Im Januar 2018 kostete eine Fahrt bei TransMilenio 2.300 COP, eine Busfahrt 2.100 COP.

7 Vásquez Fernández, Héctor (2015): *Trabajadores colombianos: pobres por ingresos*, in: Escuela Nacional Sindical, unter: http://viva.org.co/cajavirtual/svc0472/pdfs/Anexo_1.pdf, abgerufen am 8. Februar 2018.

8 *Informe calidad de vida de Bogotá 2016*, in Cómo Vamos (2017), S. 309. Unter: http://www.bogotacomovamos.org/documentos/informe-de-calidad-de-vida-de-bogota-en-2016/, abgerufen am 3. Februar 2018.

9 Nach einer Umfrage der Thomson Reuters Foundation aus dem Jahr 2014 ist Mexiko-Stadt die Stadt mit dem gefährlichsten Transportsystem; an dritter Stelle steht Lima. (Die Frage lautete: «Sind Sie bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel schon einmal angegriffen oder in irgendeiner Form körperlich belästigt worden?»). Granada, Isabela et al. (2016): El porqué de la relación entre género y transporte, Interamerikanische Entwicklungsbank, Washington, D.C., S. 19, unter: https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7441/El-porque-de-la-relacion-entre-genero-y-transporte.PDF, abgerufen am 3. Februar 2018.

Soja im Regenwald

Wie der Sojaboom eine Verkehrsschneise durch den Amazonas wiederbelebt

Fabiana Frayssinet

Miritituba, Brasilien. Die Bundesstraße BR-163, ein alter Entwicklungstraum der brasilianischen Militärregierungen aus den 1970er Jahren für die Besiedelung der Amazonasregion, wurde jüngst von Soja-Produzenten mit dem Plan zur Asphaltierung eines Teilstücks wiederbelebt. Damit sollen die Transportkosten auf den Wasserwegen verringert werden.

Die Instandsetzung und der Ausbau des Amazonas-Straßenabschnitts zwischen Santarém und Miritituba im nördlichen Bundesstaat Pará verschärft die klassischen Probleme der Abholzung und des Landbesitzes in der Region. Neue soziale Konflikte zeichnen sich ab.

Die Landschaft entlang der 350 Kilometer langen BR-163 zwischen Santarém und Miritituba hat wenig mit unserer Vorstellung von der Amazonasregion als einem tropischen Regenwaldgebiet mit der größten biologischen Vielfalt auf unserem Planeten gemein.

Zwischen den beiden Hafenterminals – Miritituba am Tapajó, dem größten Nebenfluss des Amazonas, und Santarém an der Mündung des Tapajó in den Amazonas – sind zwar kleine Baumgruppen zu erkennen, aber sie sind nur Inseln in riesigen Soja-Anbauflächen.

Rinder grasen friedlich auf der Weide oder ruhen sich im Schatten der wenigen Bäume aus. Sie suchen dort Schutz vor den hohen, durch die Abholzung noch weiter gestiegenen Temperaturen, und sie sind auch die einzigen Säugetiere, die man hier sehen kann.

Die Erschließung der Region Amazonas

«Als wir vor 30 Jahren hierherkamen, war hier nur Urwald», erinnert sich die Bäuerin Rosineide Maciel.

Maciel sehnt sich nicht nach früheren Zeiten zurück. Zusammen mit Tausenden von brasilianischen Migrantinnen und Migranten aus anderen Regionen kam sie damals hierher, angelockt von den Erschließungs- und Siedlungsplänen der Militärregierungen (1964–1985)[1] für das Amazonasgebiet und von deren Versprechungen, dort Land zu bekommen.

Dank der Asphaltierung der Straße, mit der 2009 in diesem Amazonas-Abschnitt begonnen wurde, braucht sie heute weniger Zeit, um ihren Maniok, Farbstoffe und Reis mit dem Lieferwagen in das 200 Kilometer entfernte Rurópolis zu bringen und ihre Produkte dort auf dem Markt zu verkaufen.

«Seit der Weg besser geworden ist, können wir unsere Erzeugnisse leichter transportieren. Früher gab es auf der Strecke nach Rurópolis viele Schlaglöcher, und in der Regenzeit brauchten wir über die schlammige Straße drei Tage», erinnert sie sich. Ihre Familie besitzt, um von Dorf zu Dorf zu fahren, auch noch ein Moped.

Die Überlandstraße BR-163 wurde in den 1970er Jahren gebaut, war jedoch auf dem Teilstück zwischen Cuiabá, der Hauptstadt des benachbarten Bundesstaates Mato Grosso, in dem landesweit die größte Menge an Soja erzeugt und exportiert wird, und Santarém über Jahrzehnte hinweg praktisch unbefahrbar. Heute wird sie für den Sojatransport von Cuiabá zum Binnenhafen von Santarém genutzt.

Auf der BR-163 mit einer Gesamtlänge von 1.470 Kilometern müssen sich tonnenschwer mit Soja und Mais beladene Lastwagen auf der Strecke zwischen den Plantagen im Mato Grosso und den Binnenhäfen von Pará über ein 90 km langes unbefestigtes Teilstück quälen und weitere Straßenabschnitte voller Schlaglöcher bewältigen. Unfälle gehören

Fabiana Frayssinet, argentinische Journalistin, ist auf internationalen Journalismus und die Berichterstattung über Entwicklungsfragen spezialisiert. Sie hat in verschiedenen Ländern für IPS gearbeitet und pendelt derzeit zwischen Argentinien und Brasilien. Dort befasst sie sich mit regionalen Themen und Reportagen. Sie ist als Multimedia-Journalistin, Drehbuchautorin und TV-Produzentin tätig.

Die internationale Nachrichtenagentur **Inter Press Service (IPS)** ist auf Berichterstattung über Entwicklungsfragen spezialisiert und verfolgt Vorgänge und Prozesse aus der Globalperspektive des Südens. Mit ihren Inhalten gibt sie «denen eine Stimme, die keine Stimme haben», ihren eigentlichen Protagonistinnen und Protagonisten. IPS ist in allen Themenbereichen präsent und bietet Dienste in 10 Sprachen an.
Siehe: http://www.ipsnews.net/
http://www.ipsnoticias.net/

zum Alltag, und dies sowohl in der Trockenzeit, in der die von den vorbeifahrenden Fahrzeugen aufgewirbelten Staubwolken aus roter Amazonas-Erde die Sicht erschweren, als auch in der Regenzeit, wenn sich die Straße in einen einzigen Morast verwandelt.

Dennoch ist dies im Vergleich zu früher ein Paradies für die LKW-Fahrer, die zur Erntezeit die Strecke mindestens fünf Mal im Monat zurücklegen.

«Als vor drei Jahren der Sojatransport nach Santarém begann, brauchte ich manchmal noch 10 oder sogar 15 Tage für diese Strecke. Heute schaffe ich das in nur drei Tagen, wenn es nicht regnet», erzählt der Lastwagenfahrer Pedro Gomes aus dem nördlichen Mato Grosso, und er fügt hinzu: «Auf alle Fälle muss das aber noch besser werden. Es gibt noch viele Schlaglöcher.»

Die BR-163 endet in Santarém an der Einfahrt zum Hafenterminal des US-Konzerns Cargill, der sein Getreide über den Amazonas an den Atlantik und von dort aus zu seinen wichtigsten Märkten verschifft, darunter China und Europa.

Diese Hafenanlage bildet zusammen mit weiteren Terminals, die von anderen Konzernen in Santarém, Miritituba und Barcarena – dem an der Amazonasmündung gelegenen Hafen von Belem – geplant bzw. gebaut wurden, und mit der asphaltierten Überlandstraße ein logistisches Infrastrukturgefüge, mit dem Frachtkosten auf dem Land- und Seeweg durch den brasilianischen Norden eingespart werden sollen. So wurde die 2.000 Kilometer lange Fahrtstrecke für die Lastwagen erheblich verkürzt, denn so lang ist die Strecke vom Mato Grasso bis zu den überlasteten Häfen im Süden und Südosten des Landes wie beispielsweise Santos im Bundesstaat São Paulo oder Paranaguá im Bundesstaat Paraná.

Die Vereinigung der Sojaproduzenten von Mato Grosso hat errechnet, dass mit der Straße nach Santarém Frachtkosten in Höhe von 40 US-Dollar pro Tonne eingespart werden können.

«Der Abtransport über nördliche Häfen wie Santarém macht die Fracht konkurrenzfähig. Die BR-163 ist als Exportkorridor von grundlegender Bedeutung, eine Notwendigkeit für das Land und für die Region». So begründet der amtierende Exekutivsekretär des Zentrums für Höhere Amazonasstudien und frühere Planungsdirektor von Santarém gegenüber Inter Press Service (IPS) den Ausbau der Strecke.

Ende Mai 2018 gab die Nationale Regierungsabteilung für Verkehrsinfrastruktur bekannt, dass von dem instand zu setzenden 710 Kilometer langen Teilstück der Straße zwischen Mato Grosso und Pará bereits 620 Kilometer asphaltiert seien und die letzten 90 Kilometer 2019 fertiggestellt würden.

Ein Infrastrukturmodell mit hohen sozialen und ökologischen Kosten

Doch es gibt auch Teile der brasilianischen Gesellschaft, die das Vordringen des Agrarexportmodells bis nach Pará kritisieren.

Die Ausweitung des Sojaanbaus in Pará und die gleichzeitige Instandsetzung der Überlandstraße haben dort zu einer Zunahme illegaler Landbesetzungen geführt und die Bodenpreise in die Höhe getrieben.

«Durch die Asphaltierung der BR-163 ist der Grundstücksmarkt angeheizt worden. In einer Region, in der es häufig zu rechtswidrigen Inbesitznahmen von Land kommt und es keine Raumordnung gibt, werden so soziale und ökologische Konflikte geschürt», sagt der promovierte Experte für Humangeographie Mauricio Torres von der Universidad Federal del Oeste de Pará (UFOPA). Er gehört zu den größten Kennern der Landkonflikte im Bundesstaat Pará.

Im Zuge dieser Entwicklung haben auch die Abholzungen zugenommen.

«Abgeholzt wird nicht zu Produktionszwecken, sondern um sich in betrügerischer Weise Land anzueignen. In der Region an der BR-163 gibt es ein gängiges Sprichwort, das besagt: ‹Das Land gehört dem, der es abholzt.› Die Entwaldung wird so zu einem illegalen Instrument der Aneignung von öffentlichem Grund und Boden», meint Torres.

Im Jahr 2006 verabschiedete die Regierung einen Plan zur nachhaltigen Entwicklung an der BR-163, mit dem die sozialen und ökologischen Folgen der Straßeninstandsetzung durch sich selbst tragende Projekte für die lokalen Gemeinden verringert werden sollten.

Das Programm ist allerdings mittlerweile «in der Schublade gelandet», erklärt Raimunda Monteiro, Rektorin der UFOPA. Und warnend fügt sie hinzu: «Wenn aber die Gemeinden entlang der BR-163 nicht im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung unterstützt werden, wie man dies zugesagt hatte, dann werden sie tendenziell einen ungeheuren Umwälzungsprozess erfahren. Unter anderem wird der Bodenpreis steigen, und die kleinen Eigner werden ihr Land verkaufen, so dass der Großgrundbesitz zunehmen wird.»

«Aus derzeitiger Sicht und aufgrund der Tatsache, dass selbst Ausländer Land aufkaufen,

wird sich die Konzentration des Landbesitzes in den Händen einiger weniger verschärfen. Durch die Wertsteigerung der Böden ist die Abwanderung der bäuerlichen Bevölkerung vorprogrammiert», beklagt die Rektorin.

Die großangelegte Entwaldung wurde in den 1980er Jahren zunächst durch die Holzgewinnung verursacht. Dennoch kam es laut Monteiro auf den dortigen Flächen nicht zu einem völligen Kahlschlag, denn durch die Subsistenzlandwirtschaft «konnte sich der Wald stufenweise erneuern».

Raimunda Monteiro stellt fest: «Als jedoch von 2006 an die großen Produzenten nach Pará kamen, holzten sie all diese Gebiete ab, die gerade dabei waren, sich zu erholen und in denen noch ein gewisses Gleichgewicht herrschte.» Nach ihren Schätzungen sind mittlerweile etwa 120.000 Hektar Land in Sojaplantagen umgewandelt worden.

Mauricio Torres wiederum weist auf die Entstehung weiterer gesellschaftlicher Probleme wie z. B. der Prostitution hin, insbesondere von Minderjährigen: «Jahrhundertealte Städte in Pará könnten zu Großbordellen für LKW-Fahrer werden», warnt er.

Die Bewohner von Campo Verde, einem 30 Kilometer von Miritituba entfernt gelegenen Ort, der von der Produktion von Palmherzen und den Sägewerken lebt, haben bereits unter dieser und anderen Folgen zu leiden. Hier trifft die BR-163 auf die Transamazônica, eine mehr als 4.000 Kilometer lange Straße quer durch den gesamten Norden Brasiliens.

Die Bevölkerungszahl von Campo Verde ist von 4.500 auf 5.500 Einwohner gestiegen, seitdem der Ort vor etwa drei Jahren zu einem Transitpunkt für den Transport von Soja und Baumaterialien wurde. Nach Aussagen des stellvertretenden Vorsitzenden des dortigen Nachbarschaftsvereins haben Prostitution und Drogen seitdem drastisch zugenommen.

«Wir sehen immer mehr Prostitution und Drogen, denn viele Menschen kommen und gehen hier, und das zeigt schließlich seine Wirkung, vor allem bei den Jugendlichen. Drogen sind heute ein besorgniserregendes Phänomen in der Gemeinde, in der Schule, in den Kirchen. Wir halten überall Vorträge, um das Problem einzudämmen. Die Lebensweise unserer Gemeinde hat sich sehr verändert», fügt er hinzu.

Der Ort wird durch die Straße durchschnitten, und seit über zwei Jahren warten die Anwohner und Anwohnerinnen darauf, dass dort ein Kreisverkehr fertiggestellt wird, um die meist mit überhöhter Geschwindigkeit fahrenden Lieferwagen und Laster zum Abbremsen zu zwingen.

«Durch diesen Ort fahren etwa 1.000 beladene LKW pro Tag. Die meisten Menschen hier sind mit Mopeds unterwegs, und es ist sehr schwierig, durch den Verkehr zu kommen. Die Unfälle haben stark zugenommen, und immer sind daran Motorräder und LKW beteiligt. An einer Brücke hier ganz in der Nähe haben wir in zwei Jahren schon 10 Unfälle gehabt», beklagt Alves.

Während die Instandsetzung der Straße den Menschen von Campo Verde im Alltag zahlreiche Probleme bereitet, warten sie noch immer auf die versprochene Ausbesserung der Gemeindestraßen, auf denen sie sich bewegen und ihre Waren und Erzeugnisse transportieren, darunter zwei ihrer traditionellen Produkte: Bananen und Maniokmehl.

«Wir sind in unseren Aktivitäten schon stark beeinträchtigt. Die Gemeindestraßen sind vernachlässigt worden, weil die staatlichen Stellen den großen Bauvorhaben Vorrang einräumen», erläutert Alves. Er hofft darauf, dass die Regierung mehr in diesen Bereich und andere Dienstleistungen zur Förderung der ländlichen Mobilität und ebenso auch in Verbindungen zu und zwischen den Kleinstädten der Region investiert, so z. B. in Busverbindungen zu erschwinglichen Preisen für die Bevölkerung.

Die Agrarkonzerne träumen von einer Expansion des Sojakorridors durch den Bau einer Eisenbahnstrecke nach Miritituba. Dieses Vorhaben ist bereits mit chinesischem Kapital geplant.

«Es ist wichtig, darauf hinzuweisen, dass die asphaltierte BR-163 keine Infrastruktur darstellt, die darauf ausgelegt ist, das Leben der Bevölkerung und die lokale Entwicklung zu verbessern, sondern dass sie ausschließlich zum Nutzen der großen Sojaproduzenten von Mato Grosso gebaut wird. Der Bundesstaat Pará wird damit zu einem reinen Transportkorridor für Soja», beklagt Mauricio Torres.

Übersetzung aus dem Spanischen: Beate Engelhardt

[1] Diese Politik wurde als strategisches Programm für die nationale Sicherheit unter dem Motto «Integrar para no entregar» («Einbindung statt Auslieferung») konzipiert. Die Zielsetzung bestand darin, die Amazonasregion zu besiedeln und mit dem Rest des Landes zu verbinden, um so ausländische Interventionen zu verhindern. Dahinter stand damals die Befürchtung, dass die Vereinten Nationen bzw. fremde Mächte die Region zu einem «internationalem Territorium» erklären und so Brasilien dazu zwingen könnten, dieses Gebiet zu schützen und nicht zu erschließen.

NISSAN
NISSAN
7UVA135

Perspectivas Lateinamerika kann auf unserer Webseite als Print- (Deutsch) und E-Publikation (Deutsch und Spanisch) bestellt oder abonniert werden:

www.boell.de/perspectivas-lateinamerika

Versión en español/portugués:
http://www.boell.de/de/perspectivas-lateinamerika

Die Fotos in dieser Ausgabe stammen von:

Adam Wiseman

Adam Wiseman ist Absolvent der New York University (NYU), wo er 1992 einen Bachelor-Abschluss im Studiengang ethnographischer Film erlangte. Darüber hinaus absolvierte er 1996 ein Fotojournalismus-Studium am New Yorker International Center of Photography (ICP). Er hat in verschiedenen Zeitschriften und Zeitungen publiziert, darunter in Le Monde, Paris Match, Rolling Stone, Time Magazine, National Geographic, The New York Times, Wall Street Journal, The Observer Magazine und The Guardian.

In den vergangenen Jahren wurde Wisemans Werk für die Biennalen XVI und XVII der mexikanischen Fotografie (2014 und 2016) ausgewählt, für das internationale Fotografie-Festival PHotoEspaña XVIII in Madrid (2015) sowie für die zweite nationale Biennale für Landschaftsdarstellung in Mexiko-Stadt (2017). Zweimal war er für den Prix Pictet nominiert (2014 und 2016). Wiseman ist Mitglied des Sistema Nacional de Creadores de Arte (SNCA/FONCA) in Mexiko.

Heinrich-Böll-Stiftung e.V.
Referatsleitung Lateinamerika:
Ingrid Spiller
Schumannstraße 8
10117 Berlin

T 0049 (0)30 28 53 40
W www.boell.de/lateinamerika

Büro Mexiko-Stadt – Mexiko und Karibik
Büroleitung:
Dawid Bartelt
Calle José Alvarado 12
Colonia Roma Norte
Delegación Cuauhtémoc
CP 06760 México D.F.

T mx-info@mx.boell.org
E office@th.boell.org
W www.mx.boell.org

Büro Santiago de Chile – Chile, Argentinien, Paraguay, Uruguay
Büroleitung:
Ingrid Wehr
Avenida Francisco Bilbao 882
Providencia
Santiago de Chile
Chile

T 0056 2 25 84 01 72
E info@cl.boell.org
W www.cl.boell.org

Büro Rio de Janeiro – Brasilien
Büroleitung:
Annette von Schönfeld
Rua da Glória 190, ap. 701
2024 1180 Rio de Janeiro-Glória

T 0055 21 32 21 99 00
E info@br.boell.org
W www.br.boell.org

Büro San Salvador – El Salvador, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua
Büroleitung:
Hans-Georg Janze
Residencial Zanzíbar
Pasaje A-Oriente No. 24
San Salvador
El Salvador

T 00503 22 74 68 12
E sv-info@sv.boell.org
W www.mx.boell.org

Büro Bogotá – Kolumbien
Büroleitung:
Florian Huber
Calle 37 No. 15-40
Bogotá
Colombia

T 0057 1 37 19 111
E co-info@co.boell.org
W www.co.boell.org

Impressum

Herausgeberin	Heinrich-Böll-Stiftung e.V.
Erscheinungsdatum	November 2018
Redaktion	Audrey Changoe, Ingrid Spiller
Mitarbeit	Marilene de Paula, Icíar Oquiñena, Dolores Rojas, Petra Tapia und Felix Speidel.
Satz	KALUZA + SCHMID Studio GmbH, Berlin
Druck	Ruksaldruck, Berlin

Die in den Artikeln vertretenen Meinungen sind die der Autor/inn/en und nicht notwendigerweise die der Heinrich-Böll-Stiftung.

klimaneutral gedruckt
www.klima-druck.de
ID-Nr. 1876114
bvdm.

Die einzelnen Beiträge und Fotos stehen unter der Creative Commons Lizenz: CC BY-SA 4.0; Copyrights der Grafiken wie angezeigt.