

FZ

KFW

Sonderveröffentlichung
Oktober 2018

Medienpartner

E+Z

»»» Das Magazin für Finanzielle Zusammenarbeit

Stadt in Bewegung

Strategien für nachhaltige urbane Mobilität



Umsteuern – aber wie?

Wirtschaftliche Entwicklung braucht Mobilität. Ohne Bewegung von Gütern und Menschen wird es keinen Fortschritt geben. Doch in Entwicklungs- und Schwellenländern fehlt der überwiegenden Mehrheit bisher die Möglichkeit, sich schnell, sicher und preisgünstig fortzubewegen. Umso wichtiger ist ein rascher Ausbau massentauglicher und umweltfreundlicher Verkehrsmittel, gerade in den großen Städten.

Die Mobilitätsbedürfnisse der meisten Menschen werden weltweit noch kaum befriedigt: Pendler stehen in endlosen Staus, alternative öffentliche Verkehrsmittel gibt es häufig nicht, gut aufeinander abgestimmte und getaktete schon gar nicht. In São Paulo zum Beispiel addieren sich Pendlerstaus an Spitzentagen auf über 300 Kilometer. Ärmere Menschen sind auf teure Minibusse angewiesen, die nicht ins bestehende Verkehrssystem eingepasst und häufig auch nicht verkehrssicher sind. So wird der Weg zur Arbeit eine mühsame und zeitraubende Angelegenheit – und für Frauen wegen möglicher sexueller Übergriffe zusätzlich noch zu einer täglichen Gefahr.

Am Ende entstehen neben den direkten Kosten in Form von überhöhten Fahrpreisen, Zeitverlusten und wirtschaftlichen Einbußen – im Großraum Kairo verursachen Staus jährlich Kosten von geschätzten 8 Mrd. EUR – auch noch indirekte Verluste als Folge von Verkehrsunfällen und Atemwegserkrankungen. Allein in Indien stirbt rund eine Million Menschen jährlich an Krankheiten, die mit schlechter Luft in Städten zusammenhängen.

Während große Städte in Asien und Lateinamerika immer mehr mit U-Bahnen, Bussystemen oder auch Seilbahnen ausgestattet werden, ist

Verkehrsleitzentrale in Huainan, China



der Nachholbedarf in Afrika noch besonders groß, v. a. südlich der Sahara. Dort läuft der öffentliche Nahverkehr noch nahezu ausschließlich über Minibusse und (Kollektiv-) Taxis. Lediglich im äthiopischen Addis Abeba gibt es seit drei Jahren eine Straßenbahn, im tansanischen Daressalam seit zwei Jahren ein modernes Bus Rapid Transit System (BRT). Und in einer Reihe größerer Städte befinden sich BRT derzeit in unterschiedlichen Stadien der Vorbereitung, so zum Beispiel in Dakar (Senegal), Lagos (Nigeria), Nairobi (Kenia) oder in Kampala (Uganda).

Damit hinkt Afrika, dessen Bevölkerung in den nächsten

Jahrzehnten besonders stark wachsen wird, der Entwicklung Lateinamerikas hinterher. Dort wurde vor über 20 Jahren damit begonnen, Busse auf gesonderte Spuren zu verlagern und über entsprechende Haltestellen ein leistungsfähiges, sicheres und komfortables Verkehrssystem zu entwickeln. In einigen Städten wie Quito oder Lima stoßen diese BRT jedoch bereits an ihre Grenzen. Dort investiert man jetzt zusätzlich noch in größere, schienengebundene Systeme.

Da U-Bahnen viel Geld kosten, schwierig zu planen und zu bauen sind, gelten sogenannte Light Rail-Bahnen, also oberirdische Stadt- oder Straßenbahnen, als

interessante Ergänzung oder Alternative. In Indien blickt man inzwischen vermehrt in diese Richtung. Auch in Tunesien (Tunis) und Brasilien (Rio) wächst das Netz solcher Bahnen – mit KfW-Unterstützung.

Wie auch immer die Lösungen im Einzelnen aussehen, klar ist, dass Entwicklungs- und Schwellenländer mehr Mobilität brauchen, nicht weniger. Und dass es mit immer neuen Autospuren und Ringstraßen nicht getan ist, weil man früher oder später an Belastungsgrenzen für Mensch und Umwelt stößt.

Schon heute geht rund ein Viertel aller energie-relevanten CO₂-Emissionen auf den Verkehr zurück. Der notwendige Zuwachs an Mobilität muss deshalb nachhaltig geschehen.

Nicht zuletzt aus Gründen des Klimaschutzes nähert sich in den Industrieländern die Ära des Verbrennungsmotors ihrem Ende. Alle großen Autofirmen beeilen sich derzeit, ihre E-Sparten weiterzuentwickeln und auszubauen. Hinzu kommt das autonome Fahren, das sich durch die Digitalisierung ab 2025 zunehmend verbreiten wird. Der Wertewandel hin zu einer „sharing economy“ erleichtert den Abschied vom eigenen Fahrzeug zusätzlich und führt am Ende wohl zu elektrisch betriebenen Fahrzeugen, die öffentlichen und individuellen Verkehr verbinden bzw. mischen.

Diese Trends aus den Industrieländern lassen sich jedoch nicht ohne Weiteres auf Entwicklungs- und Schwellenländer übertragen – schon aus Mangel an Strom und leistungsfähiger Infrastruktur für das Laden elektrischer Fahrzeuge. Bis der Individualverkehr auf Strombasis dort massentauglich wird, vergehen in den meisten Ländern noch Jahre. Einstweilen braucht es andere Lösungen, um die Mobilitätsprobleme der Schwellen- und Entwicklungslän-

der zu lösen, zumal angesichts der Wucht der Urbanisierung, vor der viele Städte dort stehen.

Erforderlich ist deshalb ein zielstrebigem Ausbau von geplanten und integrierten öffentlichen Verkehrsmitteln. Dafür setzt sich die KfW künftig verstärkt in ihren Partnerländern ein. Was sich genau anbietet, variiert von Stadt zu Stadt; dazu gibt es keine Blaupausen. Lösungen müssen sich an Faktoren wie Größe, Siedlungsstruktur, Topografie einer Stadt und ihrem wirtschaftlichen Entwicklungsstand orientieren. Während in Megastädten auf lange Sicht wahrscheinlich S- oder U-Bahnen unumgänglich sind, um den Verkehr zu bewältigen, können in kleineren Städten auch (energieeffiziente) Busse oder Seilbahnen gute Dienste leisten. Aber auch in größeren Städten können gut funktionierende Bussysteme ein sinnvoller erster (Zwischen-)Schritt sein.

Gerade deshalb ist eine solide Planung wichtig, die verschiedene Verkehrsmittel klug aufeinander abstimmt und den nichtmotorisierten Verkehr einbezieht. Wie kommen

Menschen zur S-Bahn? Wo können sie ihre Räder parken? All das sind Fragen, die zwar kleinteilig wirken, im Zweifel jedoch darüber entscheiden, ob nachhaltige Verkehrsmittel genutzt werden oder nicht. Viele Wege in Städten überschreiten wenige Kilometer nicht. Bei vorhandener Infrastruktur lassen sich solche Strecken gut zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen.

Auch die Digitalisierung bietet große Chancen für neue Lösungen. Ob Verkehrssteuerungs- oder Citymautsysteme, elektronisch buchbare Leihräder oder Apps zum Einsatz kommen, um Verkehrsmittel aufeinander abzustimmen – die Veränderungen von Mobilitätsmustern durch die digitale Welt haben erst begonnen. Und sie sind oft auch kostengünstig und rasch zu haben.

Für die KfW Entwicklungsbank bedeutet das, künftig mehr in den öffentlichen Nahverkehr zu investieren und nichtmotorisierte, energieeffiziente oder elektrische Antriebe zu fördern – und dabei die Zukunft mit all ihren denkbaren Systemänderungen fest im Blick zu behalten

Klaus Gühr / Friederike Bauer



Initiative für nachhaltige Mobilität

Die Bundesregierung verfolgt das Ziel einer weltweiten Verkehrswende. Zu diesem Zweck hat das BMZ 2016 zusammen mit acht Partnerinstitutionen eine Initiative für urbane Mobilität (Transformative Urban Mobility Initiative, TUMI) ins Leben gerufen. Die Initiative unterstützt den Auf- und Ausbau nachhaltiger Mobilitätssysteme in Entwicklungs- und Schwellenländern und fördert so eine klimafreundliche, sichere und erschwingliche städtische Mobilität. Dazu können Buslinien, S- und U-Bahnnetze, aber auch Fuß- und Radwege gehören. Pro Jahr soll TUMI über die KfW Entwicklungsbank rund 1 Mrd. EUR umsetzen. „Bleiben Städte tatenlos, werden sie früher oder später in endlosen Verkehrsstaus oder schlechter Luft versinken. Steuern sie aber jetzt um, können sie ihren Bewohnerinnen und Bewohnern auf Dauer ein lebenswertes Umfeld bieten“, begründet Entwicklungsminister Dr. Gerd Müller das deutsche Engagement. www.bmz.de/de/themen/klimaschutz/Stadt-und-Klima/Initiative-fuer-transformative-urbane-Mobilitaet

„Das Umdenken hat begonnen“

Mobilität ist zu einem Megathema unserer Zeit geworden: Alternative Antriebe und Techniken stellen die bisherigen Verkehrssysteme in Frage. Dazu kommen permanente Staus in vielen Städten rund um den Globus, die neue Lösungen erfordern. Im Interview erläutert KfW-Bereichsleiter Roland Siller, ob und wie ärmere Länder ihren städtischen Verkehr umsteuern.

Was verbinden Sie mit dem Begriff nachhaltige Mobilität?

Damit verbinde ich Verkehr, der fließt, ohne Stau. Er ist umweltfreundlich, komfortabel, bezahlbar und bedient nicht nur die Reichen, sondern alle Menschen.

Meinen Sie damit Autos oder öffentliche Verkehrsmittel?

Beides. Ein Verkehrssystem sollte so angelegt sein, dass es die Masse der Menschen über öffentliche Transportmittel bewegt und sich dann intelligent mit individuellen Verkehrsmitteln verknüpft, am besten natürlich mit umweltfreundlichen wie Fahrrädern, Fußwegen, aber auch energieeffizienten Autos und später verstärkt Elektrofahrzeugen.

Hierzulande sprechen wir dauernd von neuen Verkehrsformen, vom autonomen Fahren, von E-Mobilität und smarten Lösungen über Apps. Sind das Debatten, die auch in den Entwicklungsländern geführt werden?

Tatsächlich sehen wir auch dort Bewegung. Der Leidensdruck ist in den wachsenden Städten des Südens sehr groß. Beispiel Indien: Prognosen zufolge kommen in den nächsten Jahren 200 Millionen Menschen zusätzlich in die Städte. Das hat mit Abwanderung in die Metropolen zu tun, aber auch mit dem Bevölkerungswachstum. Mehr Menschen



Roland Siller
Mitglied der
Geschäftsbereichsleitung

verursachen mehr Verkehr, zumal wenn der Lebensstandard steigt. Jeder, der es sich leisten kann, schafft sich dann ein eigenes Auto an – und produziert noch mehr Verkehr. Mehrere Stunden im Stau zu stehen ist in vielen Städten mittlerweile trauriger Alltag.

Und deshalb wird jetzt Abhilfe geschaffen?

Ja, das Umdenken hat begonnen. In Indien beispielsweise sollen die 25 größten Städte alle ein Verkehrssystem bekommen, zum Teil mit U-Bahnen, zum Teil mit Stadtbahnen, je nach Größe und auch Kosten der Investition.

In Asien tut sich viel in puncto Mobilität. In China zum Beispiel fließen große Summen in nachhaltige Mobilität. Was ist mit anderen Weltgegenden?

Auch in Lateinamerika sehen wir Veränderungen; in zahlreichen Metropolen entstehen schnelle

Busspuren, genannt „Bus Rapid Systems“, Stadt- oder U-Bahnen. Auch ungewöhnlichere Verkehrsmittel wie Seilbahnen sind im Kommen, wie zum Beispiel in Medellín (Kolumbien). In Afrika sehen wir das noch nicht im selben Maß, aber die Beschäftigung mit dem Thema wird auch dort schnell an Bedeutung zunehmen. Das ist absehbar und hängt ebenfalls mit der wachsenden Bevölkerung zusammen. Bis 2050 soll sich die Zahl der Stadtbewohner in Afrika auf rund 1,2 Milliarden verdreifachen.

In Deutschland heißt es, die Verkehrswende sei die nächste Energiewende. Gilt das auch für Entwicklungsländer?

Ja, allerdings würde ich die Dimension vergrößern, weil Mobilität zusätzlich zum Umwelt-Aspekt ganz starke wirtschaftliche Folgen hat. Es kann deshalb nicht darum gehen, Mobilität einzudämmen; sie ist entscheidend für wirtschaftlichen Fortschritt, sondern Transport und Verkehr umweltfreundlich und intelligent zu gestalten.

Was ist notwendig, damit das auch wirklich geschieht?

Aus meiner Sicht vor allem gute Planung. Verkehrsmittel können ein Stadtbild für Jahrzehnte, manchmal sogar Jahrhunderte prägen. Nehmen Sie die Londoner U-Bahn als Beispiel.



Wichtig ist für uns allerdings nicht allein die Art des Antriebs, sondern dass sich ein KfW-Projekt in ein nachhaltiges Gesamtsystem einpasst.

Neben guter Planung und Geld liegt ein weiterer Faktor bei den Menschen selbst. Sie sitzen einfach lieber im eigenen Auto als in einer U-Bahn. Wie bekommt man dieses Denken aus den Köpfen?

Das ist in der Tat eine Herausforderung. Man wird das nur schaffen, wenn der öffentliche Nahverkehr modern gestaltet ist. Er muss angenehm sein und einen Mehrwert bieten, zum Beispiel Surfen, Entertainment oder Arbeiten zulassen. In heißen Ländern sollte er klimatisiert sein, in kalten gut beheizt. Bahnhöfe und Zubringerwege müssen attraktiv, beleuchtet und sicher sein. Solche Veränderungen dauern. Umso wichtiger ist, dass wir keine weitere Zeit verlieren und Mobilität in Städten vorrangig behandeln.

Das Interview führte Friederike Bauer

Freie Fahrt für den Schienenverkehr.

Umso wichtiger ist es, Investitionsentscheidungen dieser Größe gut zu planen und in integrierten Systemen zu denken. Das ist in vielen Städten bisher nicht geschehen, aber dahin müssen wir kommen.

Was unternimmt die KfW, um die weltweite Verkehrswende zu befördern?

Auch bei uns geht es erst richtig los. Wir haben in den letzten Jahren unser Engagement hochgefahren, aber wir wollen noch eine Menge mehr tun. Die Bundesregierung hat vor zwei Jahren die Initiative TUMI ins Leben gerufen. Sie sieht vor, jedes Jahr 1 Mrd. EUR in nachhaltige Mobilität zu investieren. Wir setzen diese Initiative für die Bundesregierung um, aber klar ist auch: Solche Projekte haben eine große Vorlaufzeit.

Wo liegen Ihre Schwerpunkte?

Bisher sind wir am stärksten in Asien und Lateinamerika engagiert, noch nicht so sehr in Afrika. Das wird sich ändern, aber im Moment ist das der Status quo. Wir fördern jeweils angepasste Lösungen von Fahrradwegen über Stadtbahnen bis hin zu U-Bahnen.

Gehört dazu auch schon Elektromobilität jenseits vom Schienenverkehr?

Zum Portfolio der Entwicklungsbank bisher nicht, aber wir verhandeln gerade über eine größere Zahl von Elektrobussen für Indien. Ich gehe davon aus, dass das mehr wird. Denkbar wären zum Beispiel auch E-Bikes mit Lastenaufsätzen à la Streetscooter und anderes mehr.



Elektrobetriebene, emissionsfreie TukTuks und Boote

Die DEG – Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH fördert ein Pilotvorhaben zur Elektromobilität im Inselstaat Tonga. Dort werden elektrobetriebene, emissionsfreie TukTuks und Boote im Langzeitbetrieb getestet.

Privater Partner ist die Kirchner Solar Group GmbH aus Alheim, die 215.000 EUR beiträgt. Die DEG fördert das Projekt zusätzlich mit 200.000 EUR aus dem Programm „Klimapartnerschaften mit der Wirtschaft“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU).

Kirchner übergab acht Prototypen der TukTuks und Boote an einen lokalen Partner. Die Elektrofahrzeuge sind kostengünstiger als herkömmlich betriebene Fahrzeuge und müssen selten gewartet werden. Den nötigen Strom liefern Photovoltaikanlagen, die ebenso wie die zugehörigen Ladestationen Bestandteil des Pilotvorhabens sind. Mit Hilfe der im Testbetrieb gewonnenen Daten soll ein nachhaltiges Mobilitätskonzept für kleine Inselstaaten entwickelt werden. Zudem wird untersucht, wie Elektromobilität das Einkommen ärmerer Bevölkerungsschichten verbessern kann, etwa durch die Möglichkeit, Personen- oder Warentransporte preiswert anzubieten.

18 Millionen weniger Autofahrten

Eine neue elektrisch betriebene Straßenbahn in Rio de Janeiro verbindet verschiedene Verkehrsmittel miteinander, integriert bislang unterentwickelte Stadtviertel und reduziert die Kohlendioxidbelastung in der brasilianischen Metropole merklich. Der Bau ist fast abgeschlossen, das KfW-Projekt auf der Zielgeraden.

Die erste Linie der „VLT Carioca“ genannten Straßenbahn hat ihren Betrieb im Juni 2016 aufgenommen, kurz vor den Olympischen Sommerspielen in Rio de Janeiro. Sie führt vom historischen Hafen im Nordwesten der Stadt ins Zentrum. An der Strecke liegen auch die Fernbus- und Kreuzfahrtterminals sowie der nationale Flughafen Santos Dumont. Somit verbindet die Bahn verschiedene Verkehrsmittel und Knotenpunkte miteinander.

Von Februar bis Dezember 2017 kam schrittweise die zweite Linie hinzu, die vom Fährterminal mit Anschluss zur Vorstadt Niterói über den Bahnhof zum Fernbusbahnhof führt und so weitere Verkehrsmittel integriert.

Zusammen haben die beiden Linien der VLT Carioca eine Länge von 28 Kilometern. Derzeit transportieren sie täglich rund 65.000 Menschen; mittel- bis langfristig werden ca. 315.000 Passagiere an einem durchschnittlichen Arbeitstag erwartet. Die Bahnen fahren in einem Takt von bis zu drei Minuten zwischen sechs und 24 Uhr. Mindestens 5,6 Mio. Autofahrten werden somit bei Vollaustattung pro Jahr vermieden. „Über die Nutzungsdauer von 25 Jahren werden die CO₂-Emissionen damit um mehr als 300.000 Tonnen reduziert“, sagt der zuständige KfW-Projektmanager Martin Kores.

Der Bau der Straßenbahn hat rund 500 Mio. EUR gekostet, 200 Mio. EUR

kamen von der Brasilianischen Entwicklungsbank BNDES, der Rest vom brasilianischen Staat und von privaten Banken. Die KfW hat im Auftrag der Bundesregierung 133 Mio. EUR zum BNDES-Kredit beige-steuert. Die Finanzierung der VLT Carioca war Teil einer Kreditlinie mit der Partnerbank, um besonders klimawirksame Investitionen im öffentlichen Nahverkehr in Brasilien zu fördern. „Noch einmal die gleiche Summe ist in den Bau der U-Bahn in Salvador de Bahia investiert worden“, berichtet Kores. Beide Projekte befänden sich kurz vor Abschluss der letzten ergänzenden Bauarbeiten.

Im Rahmen der Förderung wurde außerdem ein Tool entwickelt, um die CO₂-Einsparungen genauer zu berechnen, sowie ein Leitfaden für brasilianische Mittelstädte, der Entscheidungsträgern hilft, die passenden Transportmittel für den

öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ihrer Stadt auszuwählen.

Die Bahnen in Rio de Janeiro und Salvador de Bahia werden zu mindestens 18 Millionen weniger Autofahrten pro Jahr führen. „Der Klimaeffekt steht bei dem Projekt eindeutig im Fokus“, erläutert Kores. Die neuen Bahnen, alle auf dem neuesten Stand der Technik und barrierefrei, brächten aber auch noch weitere Vorteile mit sich, etwa für die Stadtentwicklung: So binde die VLT Carioca die alte Hafenregion ans Zentrum an und werte sie langfristig auf. Die Anbindung setze Anreize für die Ansiedlung von Unternehmen, Geschäften und die Entwicklung von Immobilien, was wiederum die Entstehung lokaler Arbeitsplätze fördere. „Davon profitieren auch die dort ansässigen ärmeren Bevölkerungsschichten“, betont der Projektmanager.

Katja Dombrowski



Die VLT Carioca in Rio de Janeiro

Steig auf!

Radfahren ist praktisch, gesund und umweltfreundlich. Diese Erkenntnis setzt sich in Europa immer mehr durch. Das Rad gezielt als Verkehrsmittel zu nutzen gehört jedoch bei vielen Menschen in Entwicklungs- und Schwellenländern (noch) nicht zum Alltag – auch weil die Bedingungen vor allem in den Städten alles andere als radfreundlich sind.

In vielen Regionen der Welt sind die ärmeren Bevölkerungsschichten zu Fuß unterwegs. Entweder gibt es kein Verkehrsmittel, keine geeignete Infrastruktur, oder die Menschen können sich keinen Minibus und schon gar kein Auto leisten. Traum der meisten Menschen ist immer noch das eigene Auto – ein Wunsch, der angesichts der Klimaziele nicht mehr zukunftsfähig ist. Die KfW arbeitet daher im Auftrag der Bundesregierung gemeinsam mit ihren Projektpartnern daran, nachhaltige Verkehrsmittel und -wege zu etablieren.

Das Radfahren in der Stadt und auf dem Land bietet erhebliche Vorteile. Es ermöglicht Kindern den Besuch weit entfernter Schulen, bringt Menschen zur Arbeitsstelle und sorgt dafür, dass Kleinstunternehmer ihre Waren transportieren können. Die KfW ist von der positiven Wirkung des Radfahrens überzeugt und unterstützt u.a. südafrikanische Kommunen beim Ausbau des nichtmotorisierten Straßenverkehrs (NMT) sowie bei der Umsetzung einer nachhaltigen, kostengünstigen und sicheren Verkehrsstrategie.

Das Green Goal NMT-Projekt in Südafrika wird seit 2011 in den drei Städten Johannesburg, eThekweni (Durban) und Polokwane durchgeführt. In der ersten, abgeschlossenen Phase finanzierte die KfW die Errichtung von Rad- und Gehwegen. Damit sollen ein sicheres und schnelles Vorankommen gewährleis-

Schulkinder nutzen einen neuen Radweg in Soweto, Johannesburg.



tet sowie die in Südafrika besonders benachteiligten Stadtgebiete mit den städtischen Entwicklungszentren verbunden werden.

In der jetzigen, zweiten Phase geht es neben der Finanzierung von Radwegen besonders auch darum, diese zu beleben. Dies ist nach Einschätzung von Christina Rollin, Senior-Sektor Koordinatorin Infrastruktur in Pretoria, nicht so einfach: „Die Radkultur ist in Südafrika noch nicht sehr weit entwickelt.“ Deshalb zielt die zweite Projektphase darauf ab, das Bewusstsein für das Radfahren als nachhaltiges Transportmittel zusätzlich zu fördern. Dazu finanziert die KfW über ihre Projektpartner und in enger Zusammenarbeit mit dem nationalen Department of Environ-

mental Affairs und dem Department of Transport zahlreiche Aktionen, die zum Radfahren motivieren sollen. Dazu zählen Social Media-Kampagnen und Maßnahmen in Schulen. Dort sollen nicht nur Vorteile des Radfahrens, Verkehrsregeln und Wartung der Räder vermittelt werden, sondern es werden auch Räder an Schulen ausgegeben. Außerdem sollen Vergabestellen für Leihräder entstehen, sogenannte Bicycle Empowerment Center (BEC), welche von Kleinstunternehmern betrieben werden. Des Weiteren sind so genannte Freedom Rides – gemeinsame Radtouren – sowie Radkonferenzen geplant. Die KfW fördert das Projekt mit insgesamt 10 Mio. EUR.

Sabine Balk

Gegen das Chaos auf der Straße

Die Inderin Jhanja Tripathy engagiert sich seit vielen Jahren für eine nachhaltige städtische Verkehrspolitik.

Auf den Straßen Delhis herrscht Chaos. Die Fahrbahn gehört allen: Autos und Motorroller hupen einträchtig, dazwischen schieben Menschen Schubkarren, fahren Rikschas und suchen Fußgänger die geeignete Verkehrslücke.

Das Verkehrschaos der indischen Metropole hat Jhanja Tripathy immer vor Augen, wenn sie sich auf den Weg in das Ministerium für Wohnungsbau und städtische Angelegenheiten macht. Dort ist sie seit vier Jahren in leitender Position für Haushalt und Finanzen zuständig. „In einem Land wie Indien mit einer wachsenden Bevölkerung und vielen Menschen, die in die Städte ziehen, muss der Platz auf der Straße zwischen zahlreichen Verkehrsteilnehmern aufgeteilt werden“, beschreibt sie die Situation. Wie in vielen Entwicklungsländern haben auch in Indien die großen Städte damit zu kämpfen, dass der Individualverkehr zunimmt.

Der Grund dafür ist eigentlich positiv: wirtschaftlicher Fortschritt und zunehmender Wohlstand. Die wachsende Mittelschicht steht bei den Autohändlern Schlange, die Zahl der Fahrzeuge steigt kontinuierlich –



Jhanja Tripathy

mit den bekannten negativen Folgen: klimaschädigende Abgase, Luftverschmutzung, Benzinverbrauch, hohe Unfallraten, ständige Staus und lange Wegzeiten für Pendler besonders in der Rushhour. „Natürlich müssen wir die Menschen überzeugen, häufiger auf das Auto zu verzichten“, meint Jhanja Tripathy, „aber dafür brauchen wir ein intelligentes Verkehrsmanagement.“ Die einzelnen Verkehrssysteme müssten so gut aufeinander

abgestimmt sein, dass die Menschen ohne große Wartezeit auch ohne Auto rasch von A nach B kommen. Dabei seien integrierte Lösungen und der verstärkte Einsatz von IT-Technologien gefragt.

„Der öffentliche Nahverkehr spielt dabei natürlich eine ganz entscheidende Rolle, um die Verkehrsflüsse zu verbessern“, sagt Jhanja Tripathy. Deshalb setzt sie sich seit langem besonders für den Ausbau öffentlicher Verkehrssysteme ein, und neben ihrer Tätigkeit im Ministerium ist sie auch im Aufsichtsrat von fünf schienenengebundenen Nahverkehrsunternehmen in Indien vertreten. Dort arbeitet sie intensiv daran mit, Projekte zum Ausbau des Schienennetzes und des öffentlichen Nahverkehrs voranzutreiben.

Besonders für arme Menschen sind Busse und Bahnen weiterhin das einzige Verkehrsmittel, da sie sich Autos schlicht nicht leisten können und auch oft lange Wege zur Arbeit haben. Und für die wohlhabenderen Inder, sagt Jhanja Tripathy, „muss die Nutzung der Bahn so attraktiv sein, dass sie so oft wie möglich auf den Einsatz ihres Fahrzeuges verzichten“.

Michael Bäumer

Impressum Verleger KfW, Anstalt des öffentlichen Rechts, LGc2, Palmengartenstraße 5–9, 60325 Frankfurt am Main

Redaktion Nicolai Tust, Friederike Zeitler (alle KfW) **Autoren** Sabine Balk, Friederike Bauer, Michael Bäumer, Katja Dombrowski, Klaus Gühr **Kontakt** info@kfw-entwicklungsbank.de **Gestaltung** Jan Hofmann (FAZIT Communication GmbH) **Fotos** KfW Bankengruppe/Florian Kopp, Titel; KfW Bankengruppe/Dave Tacon, S. 2; KfW-Bildarchiv/Gaby Gerster, S. 4; KfW Bankengruppe/Florian Lang, S. 5; KfW Bankengruppe/Evgeny Makarov/Agentur Focus, S. 6; KfW Bankengruppe/Per-Anders Pettersson, S. 7; KfW Bankengruppe/Michael Bäumer, S. 8 **Druck** FAZIT Communication GmbH, Frankfurt am Main

Redaktionsschluss 21. September 2018.

Diese Publikation wurde klimaneutral auf FSC®-zertifiziertem Papier gedruckt.

