

- Contextos, Jg. 1, Nr. 8, S. 19 – 24.
- Schedler, Andreas (1987), Auslandsinvestitionen (Direktinvestitionen, Technologietransfer und Kredite) in den weltmarktorientierten Tourismusindustrien peripherer Länder. Das Beispiel der mexikanischen Hotelindustrie, Diplomarbeit an der Universität Wien, Grund- und Integrativwissenschaftliche Fakultät, Institut für Politikwissenschaft.
- Schubert, Alexander (1985), Die internationale Verschuldung, Frankfurt/M.
- SECOFI, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (1986), Investing in Mexico.
- SECTUR, Secretaría de Turismo (1987), Estadísticas básicas de la actividad turística.
- Seidman, Robert (1985), Foreign Private Investors and the Host Country, in: Journal of World Trade Law, Jg. 19, Nr. 6, S. 637 – 665.
- UNCTAD, United Nations Conference on Trade and Development (1984), The Role of Foreign Direct Investment in Development Finance: Current Issues, Report by the UNCTAD Secretariat, TD/B/C.3/196.
- UNCTC, United Nations Centre on Transnational Corporations (1982), Transnational Corporations in International Tourism, New York, ST/CTC/18.
- UNCTC (1986), The United Nations Code of Conduct on Transnational Corporations, New York, ST/CTC/SER.A/.
- White, Eduardo (1986), Las inversiones extranjeras y la crisis en América Latina, in: Comercio Exterior, Jg. 36, Nr. 10, S. 855 – 865.

Andreas Schedler, Erdbergstraße 67/4, A-1030 Wien

Fatih Birol

MIT HOHER GESCHWINDIGKEIT IN DEN ABGRUND

Der Transportsektor in der Türkei: Ökonomische und ökologische Betrachtungen

1. Einleitung

„Im Sektor ‚Verkehr‘ werden alle Transportleistungen erfaßt – auch diejenigen der Industrie, des Handels- und Dienstleistungsgewerbes, der öffentlichen Einrichtungen, der Landwirtschaft sowie der Haushalte und Kleinverbraucher, unabhängig davon, ob es sich um Personen- oder Gütertransport auf eigene oder fremde Rechnung handelt.“ (1) Der so definierte Transportsektor spielt, besonders in den Dritte-Welt-Ländern, in allen wirtschaftlichen Bereichen eine Schlüsselrolle. Unabhängig von den Wirtschaftssystemen – sei es freie Marktwirtschaft oder Planwirtschaft – hat der Transportsektor im Entwicklungsprozeß eine starke Bedeutung.

Von seiner Struktur her erfordert dieser Sektor teure und langfristig angelegte Investitionen. Diese Investitionen bestimmen die Transportart und diese wiederum den Energieverbrauch bzw. die Energiearten. Deshalb können die Entscheidungen, die bezüglich des Transportsektors gefällt werden, erst nach vielen Jahren ihre Wirkung zeigen und in ihrer Wirkung eingeschätzt werden.

Seit der Gründung der türkischen Republik (1923) wurde dem Transportsektor bei der Ressourcenzuteilung neben anderen Sektoren (Bauwesen, Landwirtschaft, Industrie) Vorrang gegeben. Wenn auch in den Planphasen (ab 1963) die Ressourcen relativ geringer als in den ersten 40 Jahren blieben, so haben sie, wie aus Tabelle 1 ersichtlich ist, ihre Bedeutung doch beibehalten. Die Tatsache, daß die Wachstumsraten des Transportsektors in den ersten Phasen der wirtschaftlichen Entwicklung auf der Makroebene größer sind als die Wachstumsrate des BSPs, findet in der türkischen Volkswirtschaft ihre Bestätigung. Während 1948 der Anteil des Transportsektors am BIP bei 4,8 % lag, wuchs er 1970 auf 7,7 % und erreichte 1982 10 % (2). Diese Erhöhung überstieg sogar zeitweise die Wachstumsrate des Industriesektors, welcher in der türkischen Volkswirtschaft den am schnellsten wachsenden Wirtschaftsbereich darstellt.

Trotz der stärkeren Ressourcenzuteilung zählt heute der Transportsektor zu den unrentabelsten Bereichen in der Türkei. Das Hauptproblem liegt aber im Energieverbrauch, denn dieser Sektor verbraucht ein Fünftel der gesamten Energie. Um die Problematik deutlicher darstellen zu können, soll hier der Energieverbrauch auf der Basis des Erdöls – nur ein Achtel des Gesamtbedarfs wird in der Türkei produziert – analysiert werden.

In den Transportsektor gehen 35 % des Gesamterdölverbrauchs. Erdöl stellt seit Jahren den größten Importfaktor dar. Diese dauernd ansteigende Rate ist für ein Land, das zwei Drittel der jährlichen Exporteinnahmen für die Auslandsschulden

Tabelle 1: Sektorielle Verteilung der Kapital-Investitionen (in Prozent)
(G = geplant, R = realisiert)

	1. Plan (1963 – 67)		2. Plan (1968 – 73)		3. Plan (1973 – 78)		4. Plan (1979 – 84)
	G	R	G	R	G	R	G
Sektoren:							
Landwirtschaft	17,7	13,9	15,2	11,1	11,7	11,8	12,2
Metallurgie	5,4	5,6	3,7	3,3	5,8	3,7	6,1
Industrie	16,9	20,4	22,4	26,8	31,1	28,2	27,4
Energie	8,6	6,5	8,0	9,0	8,5	7,4	10,6
Transport	13,7	15,6	16,1	16,0	14,5	20,6	16,3
Fremdenverkehr	1,4	1,3	2,3	2,1	1,6	1,0	1,2
Bauwesen	20,3	22,4	17,9	20,1	15,7	16,9	14,6
Unterricht	7,1	6,6	6,7	4,7	5,0	3,3	4,8
Gesundheitswesen	2,3	1,8	1,8	1,5	1,4	1,1	1,4
Andere Dienstl.	6,6	5,9	5,9	5,4	4,7	6,0	5,5
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: 4. Fünfjahresplan, DPT (Staatliche Planungsorganisation), Ankara 1980.

und Zinsen verwendet, sehr hoch. Behält man im Auge, welche kritischen Folgen ein eventuell weiterer Öl-Schock mit sich bringen kann und weiterhin die Tatsache, daß nur noch vier bis fünf Dekaden ausreichende Reserven vorhanden sind, so wird offenkundig, welche Risiken und Gefahren eine solche politische Strategie für die Türkei bedeutet. Der von PKWs dominierte Transportsektor fordert pro Jahr mehr als 5.000 Menschenleben (vgl. Kapitel 3.2.). Darüberhinaus verursacht der PKW-Verkehr – besonders in den Großstädten – Umweltbelastungen und Verkehrsprobleme.

Wenn man diese ernster werdenden Probleme in die Diskussion einbezieht, so wird man die Behauptung von offiziellen Stellen: „Die Türkei wird durch die steigende Anzahl der PKWs modernisiert“, relativieren müssen. Der Transportsektor der Türkei geht in eine falsche Richtung, nämlich mit hoher Geschwindigkeit in den Abgrund.

2. Historische und strukturelle Entwicklung

Um die derzeitige Struktur des Transportsektors und sein Verhältnis zur Volkswirtschaft und den ökologischen Problemen gründlich zu untersuchen, soll zunächst die historische Entwicklung in Betracht gezogen werden.

Die seit der Gründung der Republik verfolgte Transportpolitik zeigt enge Parallelen zu den politischen, wirtschaftlichen und sozialen Grundstrategien und

Zielen der verschiedenen Regierungen. Bevor auf die zwei Entwicklungsphasen (1923 – 45 und 1945 bis heute), die in wirtschaftspolitischer Hinsicht ganz verschieden strukturiert sind, eingegangen wird, muß vorerst die letzte Phase des Osmanischen Reiches behandelt werden.

2.1. Die letzte Phase des Osmanischen Reiches

In den letzten 50 Jahren des Osmanischen Reiches wurde den Eisenbahnen große Bedeutung beigemessen. Das war aber kein Zufall. Seit dem Anfang des 20. Jahrhunderts spielt der Aufbau der Eisenbahnstrecken bei der Nahostpolitik der imperialistischen Länder eine wesentliche Rolle. Besonders die von Deutschland verfolgte Politik, die darauf ausgerichtet war, die Golfregion in seinen Einflußbereich zu integrieren, erreichte neue Dimensionen, als sie den Zuschlag zum Bau der Bagdad-Eisenbahnstrecke erhielt.

In diesem Zeitraum sind in Anatolien große Mengen ausländischen Kapitals investiert worden. Die Investitionen gingen stark in die Infrastruktur. Dies schlägt sich auch in den Statistiken nieder. Wenn man die Aufteilung ausländischer Investitionen untersucht, wird man feststellen können, daß die Eisenbahninvestitionen mit 68 % einen hohen Anteil zeigen.

Tabelle 2: Ausländische Kapital-Investitionen im Osmanischen Reich (in 1000 Osmanischen Lire)

Bereich	Investitionsbetrag
Eisenbahnen	53.310
Elektrizitätswirtschaft	5.700
Häfen	4.710
Industrie	6.500
Gewerbe	2.660
Metallurgie	3.580
Banken und Versicherungsfirmen	8.200
Gesamt	84.660

Quelle: Yerasimo, Die Türkei im Unterentwicklungsprozeß, Bd. 2, Istanbul 1975.

Die durch Profitgarantie und langfristig angelegte Verwaltungsrechte (70 bis 100 Jahre) angelockten ausländischen Investitionen kamen zu 58 % aus Deutschland, gefolgt von Frankreich (23 %) und England (20 %) (3).

Spätestens seit dem Plan von Bautenminister Hasan Fehmi Pasa im Jahre 1880, der lange Jahre hindurch seine Aktualität bewahrte, wuchs das Eisenbahnnetz

schneller. Aber die Frage der Finanzierung bestimmte die Routenwahl der Eisenbahnbauten. Das festgelegte Transportnetz war nicht auf „Integration und Entwicklung der Inlandsmärkte“, die das Land eigentlich benötigte, sondern auf „Öffnung dieser Märkte für die Metropolen“ ausgerichtet. Konkreter gesagt, dieser Transportplan war darauf aufgebaut, die Verbindung zwischen den großen Häfen wie Istanbul, Izmir und den Landwirtschafts- bzw. Rohstoffressourcenzentren herzustellen, damit die Rohstoffe des Landes leichter ins Ausland transportiert werden konnten. Die Verteilung des Eigentumsrechtes der Eisenbahnstrecken nach nationaler Zugehörigkeit zeigt Tabelle 3. Wenn man auch bedenkt, daß die wichtigsten Häfen von ausländischen Firmen (Izmir von der englischen Firma Gifret, Istanbul von der französischen Firma M. Marius) verwaltet wurden, wird der Zusammenhang noch deutlicher.

Tabelle 3: Die Verteilung des Eigentumsrechtes der Eisenbahnstrecken nach Herkunft der Auslandsinvestitionen

Eisenbahnstrecke	Land
Istanbul – Edirne	Deutschland
Istanbul – Ankara	Deutschland
Eskisehir – Adana – Islahiye (Bagdad-Strecke)	Deutschland
Halep – Nusaybin	Frankreich
Izmir – Bandirma	Frankreich
Izmir Kasaba	Frankreich
Izmir – Aydin	England

Quelle: Die Geschichte von TCDD (der staatlichen Eisenbahnbetriebe), Ankara 1976.

Die beim Landstraßenbau verfolgte Politik scheint dieses Szenario zu ergänzen. Danach bestand die Funktion der Landstraßen darin, die nicht durch Eisenbahnen erschlossenen Gebiete durch Kurzstrecken mit den Häfen zu verbinden. Darüberhinaus wurden dieselben Transportwege benutzt, um die billigen industriellen Produkte der Metropolen nach Anatolien zu exportieren. Bis zur Ausrufung der Republik wurden ca. 4.000 km Eisenbahnstrecken und 18.000 km Landstraßen gebaut.

Der Seetransport war, wie schon oben erwähnt, infolge der Privilegien völlig in den Händen des ausländischen Kapitals. Wegen der Privilegien, die englischen und französischen Firmen zuerkannt wurden, hatte das inländische Seetransportwesen keine Entwicklungschancen. Bei der Ausrufung der Republik hatte diese eine Schiffsflotte im Umfang von 33.000 Bruttoregistertonnen.

2.2. Die Phase 1923 – 1945

Die von der Republikgründung bis zum Zweiten Weltkrieg verfolgte Transportpolitik weist eine homogene Struktur auf. Besonders die in den 30er Jahren in die Praxis umgesetzte „Milli İktisat“ (= Nationale Wirtschaftspolitik) hatte in diesem Sektor zwei wichtige Folgen:

- Die im ausländischen Besitz befindlichen Firmen wurden verstaatlicht.
- Das vorhandene Eisenbahnnetz wurde im Interesse des Landes rascher entwickelt.

Wie oben erwähnt, befanden sich fast alle Eisenbahnen in den Händen von deutschen, französischen und englischen Firmen. Fast das gesamte Eisenbahnnetz in der Länge von 4.000 km wurde innerhalb von 15 Jahren verstaatlicht. Die 1927 gegründete „Staatliche Eisenbahn- und Hafenverwaltung“ übernahm den Weiterbau von Eisenbahnstrecken und die Verwaltungsaufgaben.

Der Eisenbahnbau erfuhr eine starke Belebung. Bei der Routenwahl der Eisenbahnstrecken war entscheidend, ob sie „für die Belebung des Inlandsmarktes“ etwas beizutragen hatten oder nicht. Die nach diesem Kriterium gebauten Transportnetze verbanden die wichtigsten Produktions- und Konsumzentren miteinander. Diese infrastrukturelle Basis verhalf dazu, eine „nationale Wirtschaft“ aufzubauen.

Die im Osmanischen Reich gebauten Eisenbahnstrecken erreichten eine Länge von 3.375 km. Zwischen 1923 und 1945 konnte die Streckenlänge mehr als verdoppelt werden (auf 7.500 km). Ab Mitte der 20er Jahre erhöhte sich allmählich die Anzahl eingeführter PKWs, LKWs und Busse in das Land. Die darauffolgende Wirtschaftskrise verhinderte aber den weiteren Aufschwung dieser Einfuhren. In dieser Phase betrug die Anzahl der gesamten PKWs, LKWs und Busse 10.000, und es wurden ca. 11.000 km Landstraßen aufgrund einer Baupolitik geschaffen, die darauf ausgerichtet war, „die Eisenbahnen zu ergänzen“.

Der Seetransport wurde in diesem Zeitabschnitt vernachlässigt. Trotz des 1926 in Kraft getretenen Gesetzes über den Seetransport, welches diesen Sektor nur den türkischen Staatsbürgern überließ, konnte die Kapazität innerhalb von 20 Jahren von 33.000 Tonnen auf 100.000 Tonnen erhöht werden.

2.3. Von 1945 bis in die Gegenwart

Das Jahr 1946 ist ein Wendepunkt für die Türkei, sowohl auf ökonomischer als auch auf politischer Ebene, denn es bildete den Anfang des Prozesses, der zum Machtwechsel von 1950 führte. Der wirtschaftliche Entwicklungsplan, der 1947 vorbereitet wurde, ist ein klares Beispiel für den politisch-ökonomischen Wandel. Dieser Plan sah grundsätzlich die Entwicklung und Unterstützung des privaten Sektors und die höchstmögliche Einfuhr von Auslandskapital vor. Er limitierte die Ausgaben des öffentlichen Sektors auf wenige infrastrukturelle Investitionen.

Der Hauptgrund dieses Wandels waren die politischen und wirtschaftlichen Pläne der USA, die besonders nach dem Zweiten Weltkrieg eine bessere Stellung

im Weltwirtschaftssystem erlangt hatten. Nachdem die Türkei in den Marshall-Plan eingegliedert worden war, kamen zahlreiche „Wirtschaftsexperten“ in die Türkei, um die wirtschaftliche Lage näher kennenzulernen und „entsprechende“ Pläne zu entwerfen.

Einer der maßgebenden Entwürfe stammt von H. E. Mills, dem Vizepräsidenten der Amerikanischen Sektion für Landstraßen (Federal Bureau of Public Roads). Sein Bericht (1948) sah die totale Veränderung der bis dahin geltenden Verkehrspolitik und die Verlegung des Personen- und Gütertransportes von der Schiene auf die Straße vor. Dieser Vorschlag wurde schnell in die Praxis umgesetzt und die „Kampagne für den Straßenbau“ wurde für mehrere Jahre die grundlegende Politik, nicht nur für den betroffenen Sektor, sondern für die gesamte Ökonomie. In der Geschichte des Landes wurde in keinem der Wirtschafts-Sektoren eine derartige Umkehr, die alle anderen Varianten vernachlässigte, durchgeführt und hat dadurch die gesamte Ökonomie beeinflusst. Da die primäre Investition für den Straßenbau billiger als für andere Transportwege ist, wurde dieser Wandel in der Verkehrspolitik seitens der Öffentlichkeit nicht diskutiert.

Diese Transformation, d.h. die Bevorzugung des Straßenbaus vor dem Eisenbahnbau, hatte folgende Auswirkungen:

Während der Busverkehr vorher von einzelnen Buseigentümern betrieben wurde, entwickelten sich mit der Zeit Busagenturen, und die Strecken wurden jeweils von einer kleinen Anzahl von Busagenturen untereinander aufgeteilt. Wenn es auch nicht zu einer Kartellbildung auf Landesebene kam, so zumindest in regionaler Hinsicht.

Die bedeutendste Entwicklung war zweifellos die enorme Erhöhung der Anzahl der PKWs. 1950 betrug sie 13.405, 1970 bereits 147.014, 1980 746.506 und 1986 1.200.000 (4). Diese PKWs befinden sich zu 89 % in den Händen der reichen Bevölkerungsschicht, das sind 20 % der Gesamtbevölkerung, sie beansprucht 56,5 % des BSPs (5).

Die Auswirkungen wurden besonders ab den 70er Jahren auf der wirtschaftlichen und sozialen Ebene spürbar. Als einer der wichtigsten Bereiche muß die starke Abhängigkeit vom Erdöl erwähnt werden. Die Erdölkrisen von 1973 und 1978 hatten auch in den nicht-erdöllexportierenden Dritte-Welt-Ländern einen „Schock“ ausgelöst und verursachten riesige Außenhandelsdefizite. Wie bekannt ist, sprang die Ölrechnung der ölimportierenden Dritte-Welt-Länder von 1973 bis 1974 von 8 Mrd. Dollar auf 29 Mrd. Dollar; mit der zweiten Ölpreiskrise im Jahre 1978 erhöhte sie sich erneut sprunghaft und lag damals bei 78 Mrd. Dollar (6). Am Beispiel der Türkei kann folgendes veranschaulicht werden. Betrug der Jahresdurchschnitt des Außenhandelsdefizites während des ersten Fünfjahresplanes (1963 – 67) 190 Mio. Dollar, während des zweiten Fünfjahresplanes (1969 – 73) 360 Mio. Dollar, so erhöhte sich das in dieser Periode anfallende Defizit während des dritten Fünfjahresplanes (1973 – 78) auf 2.690 Mio. Dollar, was eine Verachtachung darstellt (7).

In vielen Ländern traten durch die Ölpreiskrisen 1973 und 1978 Diskussions-themen wie „erneuerbare Energiequellen“, „Substitution des Erdöles durch andere Energiequellen“, „strukturelle Veränderungen in den Sektoren, die hauptsäch-

lich vom Erdöl abhängig sind“, „Energiesparmaßnahmen“ hervor. Aber nicht wie viele andere Länder haben die Regierungen in der Türkei gegenüber den Krisen keine entsprechenden Maßnahmen ergriffen. Ein deutliches Beispiel: Die OECD-Länder konnten zwischen den Jahren 1973 – 80 ihren Erdölverbrauch um 3 % verringern. In der Türkei, ebenfalls ein OECD-Mitglied, stieg der Verbrauch in diesem Zeitraum um 10 %.

Ein anderes Beispiel zeigt, daß auch die Konsumgewohnheiten sich nicht geändert haben. In dieser Phase (1973 – 80) stieg die Zahl der PKWs um das Fünffache, nämlich um 750.000. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick, wie sich die Zunahme der PKWs in den sieben großen OECD-Ländern jährlich verlangsamt hat.

Tabelle 4: Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate der PKWs in ausgewählten OECD-Ländern (in Prozent)

Land	1960 – 73	1974 – 80
USA	3,5	2,3
Japan	30,4	6,7
Deutschland	10,1	5,0
Frankreich	7,9	3,9
England	7,0	3,0
Italien	15,8	4,3
Kanada	5,1	4,1
Durchschnitt	6,0	3,4

Quelle: World Energy Outlook, OECD Pub., Paris 1982.

Es ist nicht falsch zu behaupten, daß der Ausbau der Eisenbahnstrecken nach 1945 gestoppt wurde. Während der Ausbau der Landstraßen nach 1945 das Fünffache erreichte, wurde das Eisenbahnnetz zwischen 1945 und 1980 um nur 623 km ausgebaut. In der Türkei wird unter Modernisierung im Infrastrukturbereich hauptsächlich der Ausbau des Straßennetzes verstanden.

Tabelle 5: Der Ausbau des Transportnetzes (in Kilometer)

Jahr	Landstraßen	Eisenbahnnetz
1923	18.355	3.756
1935	39.609	6.539
1945	44.316	7.515
1950	48.505	7.671
1970	155.398	7.985
1980	231.000	8.138

Quelle: Zusammengestellt aus diversen Angaben des Bauten-Ministeriums.

Der Busverkehr ist besonders aufgrund der geographischen Gegebenheiten in Nord-, Ost- und Südanatolien die rentabelste Lösung, verlor aber in der Mitte der 70er Jahre seine Vorherrschaft im Personenverkehr gegenüber dem PKW. Während 1960 der Personenverkehr zu 16,1 % durch PKWs, 65,5 % durch Busse und 18,4 % durch LKWs realisiert wurde, waren diese Prozentzahlen 1980 45,1 % PKW, 43,8 % Busse und 11,1 % LKW (8).

Noch heute ist es in der Türkei üblich, den Personenverkehr durch LKWs abzuwickeln. Wie aus Tabelle 6 ersichtlich wird, erhöhte sich der Anteil der PKWs, verglichen mit den anderen Fahrzeugen – besonders seit dem Beginn der einheimischen PKW-Produktion – in einem Maße, der für ein armes Land als ungünstig bezeichnet werden kann.

Tabelle 6: Die Entwicklung der Fahrzeugtypen (in Prozent)

Fahrzeugtyp	1950	1960	1970	1980
PKW	37,2	37,0	44,2	61,7
Bus	10,4	8,9	4,5	2,5
LKW	42,8	46,5	33,3	25,3
Fahrrad	9,6	7,6	17,0	10,5
	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: Bulletin für DIE (Institut für staatliche Statistiken), Ankara 1983 –
Bulletin von TCK (Generaldirektion für Landstraßenbau), Ankara 1976.

3. Die Probleme des bestehenden Transportsystems

3.1. Die wirtschaftliche Komponente

Als Grundproblem des heutigen Verkehrssystems gilt, daß ein großer Teil des Verkehrssystems von der teuersten Transportart abhängig ist, nämlich von den Personenkraftwagen. Der Energieverbrauch pro Einheit nach verschiedenen Transportarten, im Stadt-, Regional- und Fernverkehr, ist durch die nächste Tabelle abgebildet. Sie zeigt den hohen Energieverbrauch des PKWs.

Tabelle 7: Der Energieverbrauch pro Einheit nach den verschiedenen Transportarten

Stadtverkehr (Kilokalorien/ Passagier-km)	Fernverkehr (Kilokalorien/ Passagier-km)
PKW (Mittelklassewagen) 550	PKW (Mittelklassewagen) 308
Bus 105	Bus 95
Mini-Bus 275	Eisenbahn 101
Straßenbahn (geschätzt) 85	Elektr. Eisenbahn (geschätzt) 74
U-Bahn (geschätzt) 55	Flugzeug 786

Quelle: Eigene Berechnungen aus diversen Angaben.

Um die Belastung dieses Sektors für die Wirtschaft des Landes besser verstehen zu können, muß der Energieverbrauch auch nach den Energieträgern analysiert werden.

Tabelle 8: Der Energieverbrauch des Transportsektors

Jahr	Kohle 1000 t	Erdöl 1000 t	Strom Gwh	Gesamt 1000 t öE
1970	922	2.478	80	3.141
1975	744	3.982	97	4.689
1980	368	4.870	123	5.337
1985	239	5.823	189	6.257

Quelle: Energie-Statistiken, Welt-Energie-Konferenz, Izmir 1986.

Wie aus dieser Tabelle ersichtlich ist, hat sich der gesamte Energieverbrauch des Transportsektors in den letzten 15 Jahren verdoppelt. Die bedeutendste Aussage der Tabelle hingegen ist, daß der Erdölverbrauch einen Anteil von 93 % des gesamten Energieverbrauchs hat. Während seit 1979 der Gesamterdölverbrauch weltweit zurückging, stieg der Verbrauch in der Türkei rasch an, obwohl die Produktion sich verringert hatte. Während der Jahre 1979 bis 1986 sank der Erdölverbrauch weltweit um ca. 10 %, in der Türkei erhöhte er sich auf 22 %. Im Jahre 1986 lag die Türkei mit 12,4 % Erhöhung im Vergleich zum vergangenen Jahr (1985) an der Spitze der Weltrangliste unter den erdölverbrauchenden Ländern (9).

Es muß nachdrücklich betont werden, daß die Erdölreserven laut zahlreichen Prognosen maximal für 50 Jahre ausreichen. Darüberhinaus ist bekannt, daß die Substitution des Erdöls im Transportsektor, im Vergleich zum Industriesektor, wo das Erdöl auch intensiv gebraucht wird, viel schwerer ist. Wie man weiß, sind die intensiv erdölverbrauchenden Branchen der Industrie gleichzeitig der Motor des Industriesektors des Landes. In den letzten 15 Jahren ist mehrere Male festgestellt worden, daß viele Betriebe aufgrund der Schwierigkeiten, ihren Erdölbedarf zu decken, mit geringeren Kapazitäten produzieren mußten.

Eine der unvermeidlichen Folgen des nicht für den Massenverkehr bestimmten Transportsystems, die Verkehrsdichte, verursacht in Großstädten während der Spitzenzeiten sowohl Energie- als auch Zeitverlust. Auch die Kosten des Verkehrsstillstandes, besonders unter schlechten Wetterbedingungen, dürfen keineswegs unterschätzt werden.

3.2. Umweltbelastung

Die Nachteile der Abhängigkeit des Transportsystems von Verbrennungsmaschinen sind nicht nur ökonomische, sondern auch ökologische. Die Unter-

schätzung der Umweltbelastung durch Verbrennungskraftmaschinen und die Betrachtung dieses Themas als „Luxus“ für die Türkei muß als eine Gefahr für den Umweltschutz interpretiert werden.

– Luftverschmutzung

Das größte Umweltproblem, das intensiver Fahrzeugverkehr verursacht, ist für die Türkei die Luftverschmutzung. Wie bekannt ist, entstehen durch den Kraftfahrzeugverkehr feste, flüssige und gasförmige Luftverschmutzungen, vor allem Kohlenmonoxyd, Stickoxyde, Bleiverbindungen, sowie verschiedene Schwermetalle, Staub und Ruß. Obwohl die Autoabgase der Hauptgrund für die Luftverschmutzung in den Großstädten wie Istanbul, Ankara, Kayseri u.a. sind, wurden bisher keine zuverlässigen systematischen Messungen durchgeführt. Es ist bekannt, daß die Anteile von Stickoxyd und Karbondioxyd hoch sind und besonders in den Wintermonaten zusammen mit Schwefeloxyd schädliche Wirkungen auf Menschen haben. Auch der Anteil von Blei, der negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen hat, liegt im Vergleich zu internationalen Normen weit über den Grenzwerten. Die Ursache liegt darin, daß der Anteil von Blei pro Liter Benzin in der Türkei 0,83 mg ist, während die internationalen Grenzwerte bei 0,12 mg liegen (10).

Unter diesem Gesichtspunkt ist Istanbul die kritischste Stadt. In den Wintermonaten der letzten Jahre wurde „Smog“ ein Bestandteil des Stadtbildes von Istanbul. Zahlreiche Studien behaupten, daß 80 % dieses Smogs durch Autoabgase verursacht werden. Eine Studie der Technischen Universität Istanbul schätzt in den Wintermonaten in der Innenstadt die Rate der Bleiverbindungen pro m³ auf knapp mehr als ein Gramm. Die Situation in Ankara, eine der zehn am stärksten belasteten Städte der Welt, ist fast dieselbe. Obwohl in Ankara die Anzahl der PKWs nicht so hoch wie in Istanbul ist, ist die Situation deshalb kritisch, weil Ankara in einem Kessel liegt, aus dem die Luft nur schwer abziehen kann.

Die stark zunehmende Verbreitung und Erhöhung der PKWs und LKWs im ganzen Land führt dazu, daß auch in anderen Städten diese Probleme zunehmend sichtbar werden.

– Verkehrslärm

Der Verkehrslärm, abhängig von der Art und Anzahl der Fahrzeuge und ihrer Geschwindigkeit, ist ein weiteres Umweltproblem in den Großstädten, besonders in den Spitzenzeiten. Die Grenzwerte der Lärmemission liegen in vielen europäischen Ländern (z.B. Deutschland, Frankreich) bei 55 – 65 dB. Nach Angaben der türkischen Umweltstiftung betrug 1985 diese Rate (durchschnittlich in den Wintermonaten) für Istanbul 105 dB. Es wird vermutet, daß die Werte in den anderen Großstädten ähnlich sind.

– Verkehrssicherheit

Der enorme Anstieg der Anzahl der Autos, ein typisches Beispiel für die von den kapitalistischen Ländern aufgestellten neuen Konsumnormen, rufen ein neues Nachfrageprofil hervor. In den letzten zehn Jahren ist die Anzahl der PKWs von ca. 0,4 Mio. auf 1,2 Mio. angestiegen, wobei sich auch die tödlichen Unfälle um 30 % erhöhten (vgl. Tabelle 9). Ein starker Anstieg der Verkehrsunfälle ist seit 1980 zu verzeichnen, wobei insbesondere die Zahl der Verletzten zugenommen hat, weniger die Zahl der Verkehrstoten.

Tabelle 9: Unfälle im Straßenverkehr

Jahr	Verkehrsunfälle	Verkehrstote	Verletzte
1975	46.735	5.125	27.847
1976	50.628	5.489	30.428
1977	56.765	6.281	33.677
1978	52.077	5.753	31.372
1979	41.512	4.298	26.451
1980	36.914	4.199	24.608
1981	40.057	4.441	29.744
1982	45.277	4.533	35.189
1983	54.504	5.401	43.795
1984	61.098	5.705	50.229
Gesamt	485.567	51.225	333.340
Wachstumsrate 1975 – 1984	31 %	11 %	67 %

Quelle: Bulletin von der türkischen Stiftung zur Verhütung von Verkehrsunfällen, Ankara 1986.

4. Betrachtungen über eine neue Transportpolitik

Um den Transportsektor rentabler und nützlicher für die Wirtschaft des Landes zu gestalten, braucht man vor allem eine neue Transportpolitik. Die Prioritäten der neuen Transportpolitik sollten auf den Massenverkehr konzentriert werden. Anders ausgedrückt, diese Politik sollte das Ziel verfolgen, die derzeitige Dominanz der PKWs abzubauen und durch den Massenverkehr zu ersetzen. Man muß soweit wie möglich versuchen, das Erdöl als Energieträger zu vermeiden. Es sollte z.B. der Seetransport aufgrund der günstigen Bedingungen stärker ausgebaut werden. Schließlich sind von einer neuen Transportpolitik auch Maßnahmen zum Schutz der Ökologie zu verlangen.

4.1. Güterverkehr

Der Seetransport, der am Güterverkehr einen Anteil von 5 % hat, ist eine bedeutende und bemerkenswerte Möglichkeit, die im Güterverkehr nicht mehr länger unberücksichtigt bleiben darf. Trotz der Nachteile des Schiffsverkehrs — die Güter müssen umgeladen werden und manche Arten von Gütern sind für den Ferntransport nicht günstig — ist diese Transportart die geeignetste, besonders für solide Artikel.

Als zweite Möglichkeit für den Gütertransport sollten die modernisierten Eisenbahnen benützt werden. Wenn neue und moderne Lokomotiven importiert, die Waggon-Produktion im Land beschleunigt und der bürokratische Apparat modernisiert würde, könnten die Eisenbahnen mit der Zeit die Last der LKWs erleichtern.

Diese Umorientierung würde den Energieverbrauch senken und die Importnotwendigkeit von LKWs, Reifen, Motoren und Arbeitsmaschinen verringern.

4.2. Personenverkehr

Die Bevölkerung der Türkei wird in den nächsten zehn Jahren auf 70 Mio. anwachsen, wovon die Hälfte in den Städten leben wird. Während das Bevölkerungswachstum 2 % beträgt, steigt die Verstädterungsrate um 4 % (11). Wenn man sich die negativen Folgen des heutigen Stadtverkehrs, z.B. hoher Energieverbrauch, Umweltbelastung, Verkehrsdichte, für das wirtschaftliche und soziale Leben des Landes vor Augen hält, ist es offenkundig, daß radikale Maßnahmen in diesem Bereich unvermeidlich sind. Vor allem in den Städten wie Ankara, Istanbul, Izmir, deren Bevölkerungszahl mehr als 1 Mio. beträgt, sollte ein elektrifiziertes Transportnetz von Straßenbahnen und U-Bahnen aufgebaut werden.

Um die Anzahl der Busse zu erhöhen, sollten die dafür benötigten finanziellen Ressourcen mobilisiert werden. Der Ausbau der Infrastruktur des Verkehrssystems sollte auf den Massenverkehr ausgerichtet sein. Um die Seetransportmöglichkeiten in Istanbul und Izmir umfangreicher ausnützen zu können, sind die nötigen Maßnahmen zu treffen.

4.3. Umweltbetreffende Maßnahmen

Durch viele sorgfältige Studien ist heute bekannt, daß man durch Geschwindigkeitsbeschränkungen für PKWs Einsparungen des Kraftstoffverbrauchs von bis zu 20 % erreichen kann. Es ist auch festgestellt worden, daß dadurch eine Reduktion der Schadstoffemission (bis zu 25 %) und des Lärms (in der Stadt 6 — 10 dB; auf den Landstraßen bis zu 3 dB) erreicht werden kann. Zieht man zudem das Unfallgeschehen in Betracht, dann muß die Geschwindigkeitsbeschränkung ernsthaft diskutiert werden.

ANMERKUNGEN

- (1) Energy Terminology — World Energy Conference, London 1986.
- (2) Bulletins von DIE (Institut für staatliche Statistiken), Ankara, verschiedene Ausgaben.
- (3) Kepenek, Yakup, Türkiye Ekonomisi (Die türkische Wirtschaft), Ankara 1986.
- (4) Bulletins von DIE (Institut für staatliche Statistiken), Ankara, verschiedene Ausgaben.
- (5) ebenda.
- (6) Cremer, Georg, Mangel und Verschwendung — Energieprobleme im Nord-Süd-Konflikt, Freiburg 1986.
- (7) Besyillik Planlar (Fünfjahrespläne) 1, 2, 3, 4, DPT (Staatliche Planungsorganisation), Ankara 1964, 1969, 1974, 1980.
- (8) Bulletins von TCK (Generaldirektion für Landstraßenbau), Ankara, verschiedene Ausgaben.
- (9) Cumhuriyet, Istanbul, 6. Oktober 1987.
- (10) Inel Y., The Effects of Heavy Metals on Human Health and Environment as a Pollutant, in: ITÜ-Journal, Istanbul 1975.
- (11) World-Bank Annual Report, Washington 1987.

LITERATUR

- Besyillik Planlar (Fünfjahrespläne) 1, 2, 3, 4, DPT (Staatliche Planungsorganisation), Ankara 1964, 1969, 1974, 1980.
- Bulletins vom Bautenministerium, Ankara, verschiedene Ausgaben.
- Bulletins von DIE (Institut für staatliche Statistiken), Ankara, verschiedene Ausgaben.
- Bulletins von TCK (Generaldirektion für Landstraßenbau), Ankara, verschiedene Ausgaben.
- Cremer, Georg, Mangel und Verschwendung — Energieprobleme im Nord-Süd-Konflikt, Freiburg 1986.
- Ege, Ridvan, Health Aspects of Disasters and Accidents, Ankara 1986.
- Hiess, Helmut u.a., Wie lange fahren wir noch?, Wien 1984.
- Kepenek, Yakup, Türkiye Ekonomisi (Die türkische Wirtschaft), Ankara 1986.
- OECD, World Energy Outlook, Paris 1982.
- Perincek, Dogu, Osmanlıdan Bugüne Toplum ve Devlet (Die Gesellschaft und der Staat — von den Osmanen bis heute), Istanbul 1986.
- Singer, Morris, The Economic Advance of Turkey, Ankara 1983.
- Welt-Energie-Konferenz, Berichte des Türkischen Nationalkomitees, Ankara 1978.
- Yerasimos, Geri, Kalmislik Sürecinde Türkiye (Die Türkei im Entwicklungsprozeß), Istanbul 1975.

Fatih Birol, A-1040 Wien, Goldeggasse 27/1

DIPLOMARBEITEN UND DISSERTATIONEN

Informationen über Diplomarbeiten und Dissertationen zu Themen der Entwicklungspolitik und -theorie (in Arbeit befindlich oder abgeschlossen):

Arbeiten am Interdisziplinären Institut für Raumordnung, Stadt- und Regionalentwicklung der Universität Wien:

Diplomarbeiten

Franz Bauer, Die wichtigsten traditionellen landwirtschaftlichen Betriebssysteme Nigeriens und ihre Zusammenhänge mit natürlichen, sozio-ökonomischen und politischen Faktoren unter besonderer Berücksichtigung regionaler Unterschiede.

Bernhard Böhm, Die Industrialisierung der Türkei: Strategien und regionale Verteilung.

Hera Cilaci, Technologie und regionale landwirtschaftliche Entwicklung in der Türkei.

Christian Hrdlicka, Transmigration in Indonesien und regionale Entwicklung.

Dissertationen

Mag. Chukwubuike Walter Ajaegbu, Disproportionalitäten in der infrastrukturellen Ausstattung und regionalen Entwicklung in Nigerien.

Mag. Franz Ellmeier, Funktionaler Dualismus und Migration am Beispiel einer mexikanischen Region.

Ilse Horner, Wirtschafts-Sonderzonen in China. Ihre Bedeutung für den Außenhandel, die nationale und regionale Entwicklung.

Andreas Novy, Der Beitrag der kirchlichen Basisgemeinden in Brasilien zu einer alternativen Theorie der räumlichen Entwicklung.

Albin Quartero, Energie, Umwelt und „peasant economy“ in Nepal.

Franz Schmidjell, Der Weg zu neuen sozio-ökonomischen Strukturen in ländlichen Gebieten der Philippinen.

Arbeiten am Institut für Politikwissenschaft der Universität Wien, Währingerstraße 28, 1090 Wien:

Diplomarbeiten

Falkner, Gerda, Politische Beziehungen, Wirtschaftsbeziehungen und Entwicklungshilfe in der österreichischen Außenpolitik gegenüber Lateinamerika. 1987.

Grieshofer, Ingeborg, Die Nixon-Kissinger Doktrin und ihre Auswirkungen auf Vietnam und Kambodscha. 1986.

Graf, Renate: Egalitäre Gesellschaften und zentralistische Hochkulturen in Afrika. 1985.

Liebhart, Karin, Kuba und Nicaragua. Eine vergleichende Analyse zweier Revolutionen. 1987.

Mislik, Andrea, Die Nahostpolitik Bruno Kreiskys. 1986

Monaco, Michaela, Aspekte chinesischer Innenpolitik vor und nach der Kulturrevolution. 1987.

Pechhacker, Ulrike, UNIDO – a new agency? 1987.

Pühringer, Norbert, Beziehungsdichteindex: Österreich – Lateinamerika. Ein methodologischer Versuch. 1987

Sengthaler, Adelgunde, Strukturanpassungsdarlehen der Weltbank – Kollision oder Kooperation mit dem Internationalen Währungsfonds? 1986.

Tamm, Hansjörg, Der Prozeß der Unabhängigkeitswerdung der Emirate des Unteren Golfes unter Berücksichtigung der anglo-kuwaitischen Beziehungen im Zeitraum 1968 – 1971. 1987.

Vallon, Ralph, China auf einem eigenen Weg zum Sozialismus. 1986.

Dissertationen

Akhzar, Mojgan, Identitätsverlust und Identitätssuche des Orients am Beispiel Irans. 1986.

Alaoui, Abderrahmena, Die Beziehung zwischen europäischer Wirtschaftsgemeinschaft und dem Königreich Marokko. 1986.

Ameen, Sherzad Ahmed, Untersuchungen zum politischen Systemwandel in der Republik Iran im Zeitraum von 1958 bis 1968. 1986.

Damböck, Michael, Die rechtliche und soziale Lage der Eingeborenen Südwestafrikas/Namibias im Spiegel der Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte des Landes. 1985.

Fallah-Nodeh, Mehdi, Die Beziehungen Österreichs zum Iran unter der SPÖ-Alleinregierung (1970 – 1983). 1986.

Kropelnicki, Rhöne, Politische Realität und öffentliche Meinung am Beispiel der Republik Südafrika. 1987.

Lintl, Jessi, Der außenpolitische Entscheidungsprozeß im Haschemitischen Königreich Jordanien 1946 – 1964. 1986.

Vahid Fazel, Mohammed Ali, Grundsätze der Außenpolitik und des Diplomatentrechts im Islam. 1986.

Arbeiten am Institut für Politikwissenschaft der Universität Wien, Hohenstaufengasse 9/7, 1010 Wien:

Dissertationen

Alkan, Günthar, Militär-Demokratie in der Türkei. 1985.

Nzeribe, Guy, Gesellschaftskrisen in Afrika. 1985.

Parvizi Babadi, Hooshang, Asiatische Produktionsweise. 1985.

Rohn, Walter, Die Verhandlungen um eine neue Weltinformations- und Kommunikationsordnung. 1986.

Taray, Mevec, Türkische Gastarbeiterfrauen in Wien. Frauen zwischen zwei Welten. 1986.

Arbeiten am Senatsinstitut für Politikwissenschaft der Universität Salzburg:

Dissertationen

Karl, Edith, Politischer Widerstand und demokratisches Potential in Angola: Entkolonialisierung und Bürgerkrieg. 1986.

Pendl, Klaus, Südpazifischer Regionalismus. 1987.

Arbeiten am Institut für Politikwissenschaft der Universität Innsbruck:

Dissertationen

Bergmüller, Herbert, Sozialpartnerschaft in einem demokratischen Chile? Eine komparative Analyse sozio-ökonomischer und politischer Rahmenbedingungen korporativer Konfliktregelungssysteme am Beispiel Österreich und Chile. 1986.

Bonin, Quintus v. F. F., Regionale Integration als Instrument der Entwicklungspolitik. Das Beispiel Ostafrika. 1986.

ERRATA

zum Beitrag von Judith Taylor, Non-Tariff Protection and Exports of Developing Countries, JEP 3/1987

S. 57, 11. Zeile von unten: „Between 1984 and 1986 ...“

S. 58 und 60, Quellenangabe der Tabellen: „UNCTAD (1987)“

S. 65, 2. Zeile: „In the period 1973 – 1984 ...“

INFORMATIONEN FÜR AUTOREN:

1. Umfang:

Der Beitrag darf den Umfang von 20 Seiten (1 1/2-zeilig, einschließlich Anmerkungen und Literaturverzeichnis) nicht wesentlich überschreiten. Wird dieser Umfang überzogen, muß die Autorin/der Autor mit der Auflage einer Kürzung rechnen.

2. Zitierweise:

Generell sollte ein Verzeichnis aller ver- und bearbeiteten Literatur am Ende des Beitrages stehen. Sofern auf Literatur verwiesen wird, soll dies im Text selbst, und zwar folgendermaßen geschehen: „wörtliches Zitat“ (Myrdal 1982, S. 40) oder: dem Sinn nach (vgl. Elsenhans 1984, S. 131 ff.). Fußnoten bzw. Anmerkungen sind durlaufend zu numerieren.

3. Zusammenfassung:

Es wird ersucht, eine knappe Zusammenfassung auf Englisch beizulegen.

4. Autorennotiz:

Bitte schicken Sie gemeinsam mit Ihrem Artikel auch eine Kurzcharakteristik Ihrer wissenschaftlichen Tätigkeit.

5. Begutachtungsverfahren:

Sämtliche einlangenden Manuskripte werden von der Redaktion begutachtet. Wissenschaftliche Manuskripte werden zusätzlich zwei externen Begutachtern zur Stellungnahme vorgelegt. Die Namen der Begutachter werden von der Redaktion vertraulich behandelt. Die endgültige Entscheidung über die Aufnahme eines Artikels in das JEP bleibt der Redaktion vorbehalten.

Manuskripte sind zu senden an: Journal für Entwicklungspolitik, Weyrgasse 5, 1030 Wien, Redaktionsschluß für die einzelnen Nummern: 15. 1., 15. 4., 15. 7., 15. 10.

VORSCHAU AUF DIE NÄCHSTEN HEFTE:

- | | |
|--------|---|
| 1988/2 | Unternehmensreaktion auf Importdruck in Entwicklungsländern |
| 1988/3 | Symposium 1988 |
| 1988/4 | 1. Folgen der Neuen Internationalen Arbeitsteilung |
| | 2. Die österreichischen Süd-Beziehungen |

Druck: HTU-Wirtschaftsbetriebe Ges.m.b.H., 1040 Wien