

Bücher, Videos, Zeitschriften rund um den Themenbereich Entwicklungspolitik

zweimal für Wien

9., Schwarzschanierstr. 15, 1., Tuchlauben 13

einmal für den Rest der Welt

Versand: Baumgasse 79, Postf. 90, A-1034 Wien

Bitte Katalog anfordern!

Südwind-Buchwelt BuchhandelsGmbH
Tel.: (0222) 798 83 49, Fax: 798 83 75
E-Mail: suedwind@magnet.at



Markus Purkhart

Österreich und die Eisenbahnen des südlichen Afrika

1. Einleitung

Das Engagement der österreichischen Entwicklungspolitik zur Förderung der Infrastruktur in Afrika, und hier speziell der Eisenbahnen des südlichen Afrika, kann schon Ende der 70er Jahre festgestellt werden. War es 1979 bis 1981 noch eine Soforthilfe für die Wiederinstandsetzung von Eisenbahnbrücken in Zambia, die bei den Kämpfen um die Unabhängigkeit Zimbabwes zerstört worden waren, mit einer Gesamtsumme von öS 25,02 Mio.¹, so sollte es bald darauf auch zu eigenen österreichischen Projekten kommen.

Im Mai 1976 hatte Kreisky in Caracas seine schon seit Jahren entwickelte Idee des „Marshall-Planes für die 3. Welt“ konkretisiert. Mit seinem Konzept eines massiven Ressourcentransfers zum Aufbau der Infrastruktur in den Entwicklungsländern dachte er auch an die Notwendigkeit der Errichtung eines internationalen Eisenbahnsystems. In seiner vierten Regierungserklärung am 19. Juni 1979 betonte er: „... Österreich wird sich deshalb weiterhin für ein umfassendes internationales Programm einsetzen, welches den Entwicklungsländern den raschen Ausbau ihrer Infrastrukturen erleichtern soll.“² Somit war diese österreichische Zielrichtung festgelegt.

Die Umsetzung dieser Ziele erfolgte zur 1. SADCC-Geberkonferenz in Maputo im November 1980 durch den damals für Entwicklungshilfe zuständigen Staatssekretär Adolf Nußbaumer. Nußbaumer erklärte, daß ein funktionierendes Eisenbahn- und Straßennetz von grundlegender Bedeutung ist. Die Zielsetzung der Staaten des südlichen Afrika stimmt mit Kreiskys Gedankengängen für einen massiven Ressourcentransfer für die dritte Welt überein. Damit wurde die Ankündigung verbunden, die SADCC insbesondere im Bereich Transport unterstützen zu wollen.³

Auch bei der SADCC-Generalkonferenz in Maseru/Lesotho, Ende Jänner 1983, wurde durch den Leiter der Sektion IV des BKA, Erich Wittmann, dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur besondere Bedeutung zugemessen. Dieser meinte, daß das geplante verstärkte Engagement der österreichischen Entwicklungshilfe neben praktischen Solidaritätsmaßnahmen auch

¹ Bericht des Bundeskanzlers an den Nationalrat über die österreichische Entwicklungshilfe, September 1982, S. 38 und 93.

² Vgl. Jankowitsch 1983, S. 273f.

³ Wiener Zeitung, 28.11.1980; sowie Cornaro 1990, S. 8f.

wichtige Vorarbeiten für eine wesentlich verstärkte Präsenz der österreichischen Wirtschaft in der Region leisten würde. In den regionalen Ländergruppierungen Afrikas sah er geeignete Partner für jene internationale Anstrengungen, wie sie schon im „Marshallplan“ Kreiskys enthalten waren.⁴

2. Problematik

Südafrika verfolgte eine kontinuierliche Destabilisierungspolitik gegenüber seinen Nachbarstaaten, speziell gegen Angola und Mozambique, und schreckte zu diesem Zweck auch vor Sabotageaktionen nicht zurück. Diese Angriffe verfolgten das Ziel, die Anstrengungen nach mehr Unabhängigkeit zunichte zu machen und bevorzugten die Zerstörung von Verkehrsverbindungen. So waren die Straßen- und Eisenbahnverbindungen beständigen Angriffen ausgesetzt.

Nun hatte gerade die SADCC (Southern African Development Coordination Conference) mit der Verabschiedung ihrer Grundsatzdeklaration „Southern Africa. Toward Economic Liberation“ im April 1980 in Lusaka die Verringerung der Abhängigkeiten zum Apartheid-Südafrika zum Ziel und den Transport- und Kommunikationsbereich zu ihrem Schwerpunkt erklärt. Durch die ökonomische Notwendigkeit des Exports ihrer Rohstoffe waren die SADCC-Länder abhängig von der Verbindung zu den Häfen. Sechs der neun Gründungsstaaten (Botswana, Lesotho, Malawi, Swasiland, Zambia und Zimbabwe) hatten aber keinen direkten Zugang zum Meer und mußten daher, auch mangels entsprechender Funktionstüchtigkeit der Verbindungen zu den SADCC-Häfen, einen bedeutenden Teil ihrer Exporte über Südafrika abwickeln. Die Strategie der Abkoppelung von Südafrika erforderte somit eine Aktivierung der nicht durch Südafrika führenden Routen (Korridore) zu den fünf SADCC-Häfen (Angola: Lobito; Mozambique: Maputo, Beira, Nacala; Tanzania: Dar-es-Salaam) sowie eine Rehabilitierung der Häfen selbst.

3. Die österreichische Entwicklungshilfe

Die Eisenbahnbeteiligung Österreichs konzentrierte sich seit Beginn auf den afrikanischen Kontinent und hier, neben dem nicht unbedeutenden Engagement in Algerien⁵, speziell auf das südliche Afrika.

⁴ Wiener Zeitung, 5.2.1983.

⁵ Dieses EH-Projekt zur vorbereitenden Planung für die Modernisierung und den Ausbau des algerischen Eisenbahnwesens (Projekt 749/80: öS 2,5 Mio.) hatte einen Auftragswert an österreichische Firmen in der Höhe von ca. öS 7,0 Mrd. im Zeitraum von 1980 bis 1995

Parallel zu den ersten Absichtserklärungen kam es dabei vorerst zu punktuellen Einzelaktionen, die größtenteils aus der Lieferung von Bahnbaumaschinen bestanden. Ein planmäßigeres Vorgehen im südlichen Afrika kann erst ab Mitte der 80er Jahre beobachtet werden, abgestimmt mit den Vorstellungen der SADCC: Nachdem für SADCC die Wiederherstellung und der Ausbau von Verkehrswegen von höchster Priorität ist, beteiligte sich auch Österreich daran.⁶

Geographisch bezogen sich die eisenbahnrelevanten Entwicklungshilfeleistungen hauptsächlich auf die SADCC-Länder mit Zugang zum Meer, respektive die entsprechenden Korridorlinien. Es sind dies: Mozambique mit den Häfen Beira (Beira-Korridor) und Maputo (Limpopo-Korridor) sowie Tanzania mit dem Hafen Dar-es-Salaam (Tazara und TRC). Nicht betroffen davon waren in Mozambique der Hafen Nacala und in Angola der Hafen Lobito (Bengwela-Linie).

Inhaltlich waren die österreichischen Projekte kapitalintensiv und weniger ausbildungsbezogen orientiert. Sie bestanden in erster Linie aus Beiträgen zur Rehabilitierung der Korridore sowie der Lieferung des entsprechenden Materials. Erst in den neunziger Jahren kann eine Verstärkung der Ausbildungsanstrengungen festgestellt werden, ebenso wie die Einbindung regionaler Produktionskapazitäten.

Das Gesamtvolumen liegt bei öS 747,62 Mio. Der Hauptteil davon ging zugunsten der Rehabilitierung der Tazara in Tanzania, gefolgt vom Beira-Korridor, der TRC, dem Zambia-Programm, der Kagera-Studie, dem Limpopo-Korridor, Zuwendungen an Zimbabwe sowie einer Management-Schulung. Schlußlicht bildet eine SADCC-Studie.

Die österreichischen Firmen und Organisationen, die an den Eisenbahnprojekten beteiligt waren bzw. diese ausführten, waren und sind vor allem Plasser & Theurer (dem beinahe Welt-Monopolisten auf dem Bereich der Bahnoberbaumaschinen), die Nichtregierungsorganisation adc Austria (Association for Development and Cooperation Austria), weiters die Firma Posch & Comp., die ARE (Austria Rail Engineering), sowie in jüngster Zeit die ARGE Swietelsky/Maculan.

3.1. Projekte

3.1.1. TAZARA (Tanzania-Zambia-Railway)/Tanzania (öS 487,77 Mio.)

Die Gesamtstreckenlänge dieser Bahn beträgt 1860 km, davon 977 in Tanzania und 883 km in Zambia.⁷ Die Streckenführung geht von Dar-es-Sa-

zur Folge.

⁶ Dreijahresprogramme der österreichischen Entwicklungshilfe 1988 – 1990, August 1987, S. 53f.

laam/TAN Richtung Süd-Westen bis zum Grenzort Tunduma, dann weiter bis Kapiri Mposhi/ZAM.

Dieses auf Betreiben der beiden Präsidenten Nyerere und Kaunda von der Volksrepublik China finanzierte und durchgeführte Projekt wurde am 14. Juli 1976 nach einer fünfjährigen Bauzeit fertiggestellt und an die Tanzania-Zambia Railway Authority (diese war zu gleichen Teilen von Zambia und Tanzania gegründet worden) übergeben. Die Tazara hatte aber große Schwierigkeiten. Vor allem chronischer Devisenmangel hinderte das Unternehmen, die für die Steigerung der Kapazitäten dringend benötigten Zugmaschinen und Ersatzteile anzukaufen.⁸ Aber auch die hohe Unfallrate sowie der Mangel an adäquat ausgebildetem Personal stellten große Probleme dar.

Dies führte zur Formulierung des „Tazara Ten-Year Development Plan 1985 – 1995 (TYDP)“, dessen Präsentation im April 1985 in Arusha stattfand.⁹ Bei dieser ersten internationalen Geberkonferenz befand sich unter den 14 Teilnehmern auch Österreich.¹⁰ Der TYDP bestand aus 22 Projektvorhaben. Österreich beteiligte sich in der Folge an zwei Civil-Engineering Projekten (CE) des TYDP. Zuerst an „CE 3: Mechanised Track Maintenance“, gemeinsam mit der EG und der Schweiz, dann an „CE 4: Railway Welding“, hier aber ohne Partner.¹¹

CE 3: Mechanised Track Maintenance

Die Kostenschätzung für das gesamte CE 3 belief sich auf US\$ 14,9 Mio., US\$ 10,5 davon getragen durch ausländische Geber. Der österreichische Projektteil bestand aus „Supply of Tamping Machines and Ballast Cleaner and Spare parts“ (Lieferung von Stopfmaschinen und Schotterpflug sowie Ersatzteilen).

Österreichische CE-3-Projekte (öS 94,23 Mio.):

Zuerst kam es zur Anschaffung von Gleisbaumaschinen der Fa. Plasser & Theurer (Projekt 936/86) in der Höhe von öS 54,5 Mio., weiters zum Projekt 1179/90 „Spare part Management“ um öS 39,73 Mio. durch adc Austria, womit die Bereitstellung von Ersatzteilen gewährleistet, ein Ersatzteillager aufgebaut sowie Personal ausgebildet wurde.¹² Der Bundeskanzler dazu: „Im Sinne einer möglichst weitgehenden Effizienzsteigerung des Betriebs (sollen) gemeinsam mit den Betreibern Strategien entwickelt werden, bei

7 Vgl. Jäger 1994, S. 103.

8 Vgl. Jäger 1994, S. 105 und 122.

9 Vgl. Nkwenya 1993, S. 38f.

10 Vgl. Jäger 1994, S. 122, Anm. 835.

11 Vgl. Nkwenya 1993, S. 96.

12 Vgl. Breitwieser 1993, S. 175, 177 und 181; Kingaby-Interview.

denen sich die Bahnverwaltungen auf jene Leistungen beschränken, die von ihnen billiger bereitgestellt werden können und alle anderen Leistungen am Markt, sofern dieser existiert, zugekauft werden. Im Fall Tanzania wird als Pilotprojekt versucht, diesen Markt durch die Unterstützung des Aufbaus der Leistungen durch private und parastaatl. Einrichtungen zu entwickeln.“¹³ (Siehe auch TRC-Projekt 1400/92.)

CE 4: Railway Welding

Die Kostenschätzung betrug US\$ 16,4 Mio., davon US\$ 6,7 Mio. mittels ausländischer Finanzierung. Österreich kümmert sich hier um die Endverschweißung von einem Drittel der Schienen (657 km), da durch die von China verwendeten kurzen Schienen (ca. 12 m) eine hohe Abnutzung an den Stößen entstanden war. Die Verschweißung der restlichen Strecke soll durch die EU finanziert werden.¹⁴

Österreichische CE4-Projekte (öS 393,54 Mio.)

Zuerst wurden Vorstudien unternommen, ob die Schweißung möglich und sinnvoll sein kann (Projekt 1011/88: Posch: öS 1,40 Mio.¹⁵, Projekt 1093/89: adc: 0,23 Mio.¹⁶), darauf bauten die Vorbereitung und Ausschreibung zur Verschweißung auf (Projekt 1167/90: adc: öS 2,28 Mio.¹⁷). Es wurden die für die Verschweißung benötigten Bahnbaumaschinen angeschafft (Projekt 1230/91: adc: öS 50,22 Mio.¹⁸), sowie schließlich die Verschweißung koordiniert (Projekt 1231/91: adc: öS 40,69 Mio.¹⁹) und schließlich die Durchführung bestimmt (Projekt 1509/93 + 1534: Schienenschweißung: Arge Swietelsky/Maculan: öS 298,72 Mio.²⁰). Die Verschweißung ist zur Zeit im Gange. Geplantes Projektende ist 1998.

3.1.2. Beira-Korridor/Mozambique (öS 127,74 Mio.)

Die Strecke führt in einer Länge von 329 km von Beira/Mozambique hinauf zum Grenzort Machipanda.

13 Bericht des Bundeskanzlers über die österreichische Entwicklungshilfe 1991 – 1993, September 1994, S. 31f.

14 Kingaby-Interview.

15 Vgl. Breitwieser 1993, S. 175.

16 Vgl. Breitwieser, S. 176; lt. Pilz Schweißexperte-Tazara.

17 Vgl. Breitwieser, S. 177.

18 Vgl. Breitwieser 1993, S. 177.

19 Kingaby-Interview.

20 Kingaby-Interview; Pilz-Interview.

1989 umfaßte das Beira-Railway-Rehabilitation-Program 24 Projekte, von denen sich 20 in Durchführung befanden. Von den Gesamtkosten in der Höhe von US\$ 187,7 Mio. waren US\$ 92,5 gesichert, US\$ 52,5 Mio. in Verhandlung, sowie der Rest von US\$ 22,8 ohne Zusage. Speziell das Fehlen von Diesellokomotiven wurde seitens der Beira-Corridor-Authority als Haupt-Engpaß für die Region bezeichnet.²¹

Anläßlich einer Konferenz in München im Jahr 1986 sagte Österreich einen Zuschuß in der Höhe von öS 13,5 Mio. zur Rehabilitierung der Beira-Bahn zu.²² Dies war gefolgt von einer Studie über die technische Infrastruktur durch die ARE (Projekt 947/86: öS 0,25 Mio.²³).

Bei der 8. SADCC-Jahreskonferenz in Gaborone/BOT im Februar 1987 kündigte Dr. Franz Schmid, Leiter der Sektion Entwicklungshilfe im BMaA, als Beitrag Österreichs eine Unterstützung von öS 70 Mio. für die Rehabilitierung der Eisenbahnlinie von ZIM nach Beira an.²⁴ In diesem Jahr wurde dann auch durch das BMaA ein Investitionsdarlehen in der Höhe von öS 50 Mio. vergeben.²⁵

1988 und 1989 wurde über die Fa. Posch zuerst in eine Studie zum Aufbau eines Bahnerhaltungsdienstes (Projekt 999/88: öS 0,42 Mio.) investiert und anschließend die entsprechenden Lieferungen durchgeführt (öS 11,58 Mio.²⁶). Einer weiteren Bestandsaufnahme für den Unterhalt des Bahnoberbaus ab dem Jahre 1990 durch adc Austria (Projekt 1133/90 + 1133a/90: öS 0,95 Mio. + öS 5,40 Mio.²⁷) folgten nun bis inklusive 1994 konkrete Investitionen in die Eisenbahnerhaltung (Projekt 1190/91: öS 0,07 Mio., Projekt 1198/91: öS 9,74 Mio., Projekt 1311/92: öS 1,17 Mio., Projekt 1312/92: öS 34,65 Mio.²⁸).

Mit 1994 liefen die österreichischen Projekte am Beira-Korridor aus. Über eine weitere Beiteiligung Österreichs wird momentan verhandelt.²⁹

3.1.3. TRC (Tanzania Railway Corporation) (öS 59,44 Mio.)

Im südlichen Afrika gibt es Zonen verschiedener Spurweiten³⁰. Die Grenze befindet sich in Dar-es-Salaam. Somit gibt es in Tanzania zwei Systeme, von Dar-es-Salaam ausgehend. Die südliche Tanzania-Zambia-Railway (Tazara s.o.) und die nördliche Tanzania Railway Corporation (TRC), früher Teil der „East African Railways“, die Tanzania, Kenya und Uganda umfaßte.

An die TRC wurde zuerst 1981 eine Gleisbaumaschine von Plasser & Theurer im Wert von öS 2,34 Mio. gegeben (keine Projekt-Nummer).³¹ 1982 ein ERP-Kredit zur Finanzierung von Bahnbaumaschinen in der Höhe von öS 33 Mio.³² und ein Jahr darauf die Ausbildung von Eisenbahnpersonal finanziert (Projekt 852/83: öS 0,58 Mio.).³³ Danach trat eine Pause ein. Erst mit dem Projekt 1400/92 wurde der Faden wieder aufgenommen, und via adc Austria der Aufbau eines Ersatzteil-Managements für die TRC-Bahnbaumaschinen begonnen, welches bis 1996 beendet sein soll. Das Ziel soll, in Kooperation mit der EU, die Rehabilitierung von 8 Plasser & Theurer Bahnbaumaschinen sein (öS 23,52 Mio.).³⁴

3.1.4. Zambia (öS 25,02 Mio.)

Siehe Einleitung.

3.1.5. Kagera Becken/Tanzania, Burundi, Rwanda, Uganda (öS 16,59 Mio.)

Im Grenzland von Tanzania, Burundi, Rwanda und Uganda wurde 1982 eine Eisenbahnstudie im Rahmen einer Regional- und Gesamtverkehrsstudie der Kagera Basin Organization (KBO)³⁵ begonnen und durch die ARE gemeinsam mit UNDP und Italien durchgeführt. Das Ziel war die Anbindung von Rwanda und Burundi an den Indischen Ozean. Diese Studie sollte den in der KBO kooperierenden Staaten Grundlagen für Entscheidungen hinsichtlich der integrierten Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung in die Hand ge-

21 Mr. Goncalo Ferrao, Deputy Director. In: VIDC 1989, Anhang, S. 7.

22 Holzinger-Interview; Stenographische Protokolle des Nationalrates 1653 AB/21.4.1988-BM Mock.

23 Vgl. Breitwieser 1993, S. 175; ARE-Brief 23.7.1987.

24 Wiener Zeitung, 10.2.1987.

25 Vgl. Breitwieser 1993, S. 202; Stenographische Protokolle des Nationalrates 3504 AB/30.5.1989-BM Mock; Dreijahresprogramme der österreichischen Entwicklungshilfe 1988 – 1990, August 1987, S. 99.

26 Vgl. Breitwieser 1993, S. 166.

27 Kingaby-Interview.

28 Vgl. Breitwieser 1993, S. 167, 184; Kingaby-Interview.

29 Kingaby-Interview; Pilz-Interview.

30 Die Ost-Afrika Spurweite (Metric) mit einem Meter exakt und die Süd-Afrika Spurweite (Kapspur) mit 1,067 m (3 feet, 6 inch). Der Grund dafür ist zu suchen in den unterschiedlichen Kolonial-Bauherren. Die Kapspur reicht von Südafrika hinauf bis Zaire und der südl. Hälfte Tanzanias, die Metric umfaßt den Norden Tanzanias sowie Uganda und Kenya.

31 Vgl. Breitwieser 1993, S. 170.

32 Vgl. Breitwieser 1993, S. 202.

33 Vgl. Breitwieser 1993, S. 174.

34 Kingaby-Interview.

35 KBO: 1977 von Burundi, Rwanda und Tanzania gegründet, 1981 trat auch Uganda bei. Ziel sind gemeinsame Erschließungsprojekte im Kagera-Flußbecken.

ben.³⁶ Die Kosten für dieses Projekt (Projekt 821/82) beliefen sich bis inklusive 1984 auf öS 16,59 Mio. Diese Studie habe „Österreich Gelegenheit geboten, die vorhandene Planungskapazität auch auf diesem Gebiet international sinnvoll einzubringen und sowohl die Entwicklungsländer als auch die internationale Gebergemeinschaft auf das vorhandene Leistungspotential aufmerksam zu machen“. Mit der Realisierung konkreter Vorhaben – und damit der Wahrnehmung eventueller österreichischer Liefermöglichkeiten – wurde für die nächsten Jahre aber auf Grund der langwierigen Finanzierungsabklärungen nicht gerechnet.³⁷

3.1.6. Limpopo-Korridor/Mozambique (öS 14,07 Mio.)

Die Streckenführung der 1955 in Betrieb genommenen Limpopo-Bahn geht von Maputo/Mozambique etwa parallel zum Fluß Limpopo hinauf nach Zimbabwe. Ein Teil des mozambiquanischen Limpopo-Korridors (322 km der Gesamtstreckenlänge von 533 km) wurde von den National Railways of Zimbabwe (NRZ) aus Eigenmitteln erneuert.

Als am 13. Juni 1989 in Maputo ein Treffen mit Gebern stattfand, welche das (zimbabwer) Gleisreparaturpaket finanzieren sollten, stellte Österreich US\$ 1,2 Mio. dafür zur Verfügung.³⁸ Diese „In-Kind-Refundierung“ von Leistungen der NRZ bei der Rehabilitierung des Limpopo-Korridors³⁹ scheint aus einer Lieferung von Bahnbaumaschinen an NRZ durch Plasser & Theurer bestanden zu haben (Projekt 1175/90, öS 14,07 Mio.⁴⁰).

3.1.7. NRZ (National Railways of Zimbabwe) (mind. öS 8,9 Mio.)

Im Zuge einer Reise des damaligen Außenministers Pahr nach Zambia, Zimbabwe und Kenya wurde im Mai 1982 eine Kreditvereinbarung zur Teilfinanzierung der Elektrifizierung der Eisenbahnen Zimbabwes unter Einschaltung österreichischer Firmen gegeben (öS 10 Mio. minus 1,1 Mio. Rückerstattung⁴¹). Die Folge war die Lieferung von 30 Elektrolokomotiven der Simmering-Graz-Pauker AG (SGP).⁴² Mit Stand 1989 waren insgesamt

36 Bericht des Bundeskanzlers an den Nationalrat über die österreichische Entwicklungshilfe, September 1982, S. 37f.

37 Bericht des BMaA über die österreichische Entwicklungshilfe, September 1985, S. 91 und 151.

38 AED – Africa Economic Digest (London), 26. Juni 1989, S. 11.

39 Bericht des Bundeskanzlers Dr. Franz Vranitzky über die österreichische Entwicklungshilfe, September 1991, S. 63.

40 Breitwieser 1993, S. 167.

41 Breitwieser 1993, S. 203.

42 Stenographische Protokolle des Nationalrates 1943 AB/9.8.1982, BM Pahr; Dreijahre-

schon 60 Lokomotiven, 30 davon mit Diesel betrieben, an Zimbabwe geliefert worden.⁴³

3.1.8. Ausbildung von Eisenbahnmanagern (öS 3,09 Mio.)

Ab 1992 wurde bis 1995 jährlich für je einen Nachwuchsmanager der ostafrikanischen Eisenbahnlinien (Tanzania, Kenya, Uganda) ein MBA-Ausbildungsprogramm in Laibach am ICPE (International Centre for Public Enterprises) finanziert. Das Ziel dieser gemeinsamen Post-Graduate-Ausbildung war die Förderung der Kooperation der ostafrikanischen Eisenbahnen und die Stärkung der Managementkapazität. (Projekt 1397/92: öS 1,50 Mio., Projekt 1397/93: öS 1,59 Mio.⁴⁴). Dieses Projekt ruht zur Zeit. Eine veränderte Weiterführung ist in Diskussion.⁴⁵

3.2. Ausblick

Schon seit Jahren wird über die Vor- und Nachteile von Straßen- bzw. Schienentransport diskutiert, die Meinungen zu diesem Thema sind vielfältig.

Auch in Österreichs Entwicklungshilfepolitik gab (und gibt) es eine ähnliche Diskussion. Letztlich scheint aber die Bevorzugung des Schienentransports gesiegt zu haben. So Ende 1994:

„Aufgrund der Überzeugung, daß auch in Zukunft die Eisenbahnen einen makroökonomisch bedeutenden Beitrag zur Entwicklung einiger Schwerpunktländer leisten können, unterstützt Österreich die Erhaltung der Systeme durch Programme zur möglichst effizienten Gestaltung der Oberbauinstandhaltung ...“⁴⁶

Die Zeit der großen Investitionsprogramme scheint aber vorbei zu sein, das heißt es wird jetzt von österreichischer Seite versucht, den Entwicklungsländern die Voraussetzungen zur Finanzierung durch (andere) Geber zu schaffen (als Katalysator). In diesem Sinne ist auch die aktuellste österreichische Studie zu verstehen.⁴⁷

sprogramme der österreichischen Entwicklungshilfe 1983 – 1985, S. 68.

43 Dr. Seiwald. In: VIDC 1989, S. 13.

44 BKA: Entwicklungspolitische Informationen, Nr. 13, S. 1; Bericht des Bundeskanzlers über die österreichische Entwicklungshilfe 1991 – 1993, September 1994, S. 32.

45 Pilz-Interview.

46 Bericht des Bundeskanzlers über die österreichische Entwicklungshilfe 1991 – 1993, September 1994, S. 31f.

47 Pilz-Interview.

SADCC-Studie (öS 5,0 Mio.)

1993 wurde eine Studie zur Analyse des Anlagenzustands der Hauptverkehrsstrecken der SADCC-Region begonnen. Das Ergebnis dieser Studie, die Ende 1996 abgeschlossen sein wird, soll den Instandhaltungsbedarf sowie die dafür notwendigen prioritären Projekte definieren (Projekt 1569/93: adc: öS 5,00 Mio.)⁴⁸. Angola wurde in diese Studie jedoch nicht aufgenommen, einerseits wegen der kritischen Lage, andererseits aber auch weil dieses Land kein Schwerpunkt der österreichischen Entwicklungshilfe ist. Auch der nördliche Teil Tanzanias (TRC) wurde nicht einbezogen, hier jedoch wegen der differierenden Spurweite (ostafrikanisch)⁴⁹. Für diesen Bereich wäre eine eigene Studie notwendig.

Abstracts

Since 1979 Austria has been contributing to the rehabilitation of railway infra-structure in Africa on a significant scale. This article gives a first overview of the Austrian railway-activities in Southern Africa, which changed from rather punctual and isolated projects, mainly consisting of the donation of railway construction machines, to more planned and integrated programmes during the last five to ten years.

Österreich leistete und leistet im Rahmen der Entwicklungshilfe einen nicht unbedeutenden Beitrag zur Rehabilitierung der Eisenbahn-Infrastruktur in Afrika. Dieser Artikel soll einen ersten Überblick geben über die Entwicklung dieses Engagements im südlichen Afrika. Die diesbezüglichen österreichischen Aktivitäten begannen Ende der siebziger Jahre zuerst mittels punktueller und relativ isolierter Geschenke, welche hauptsächlich aus der Lieferung von Bahnbaumaschinen bestanden. Speziell aber in den letzten fünf bis zehn Jahren ist eine geplantere als auch integriertere Vorgangsweise festzustellen.

Literatur

- Bielka, Erich u.a. (Hrsg.): Die Ära Kreisky. Schwerpunkte der österreichischen Außenpolitik. Europaverlag, Wien 1983.
 Breitwieser, Franz: Österreichische Entwicklungshilfe an Länder der SADC. In: JEP-Sonderheft 1: Österreich – Afrika. Wien 1993, S. 133 – 208.

- Cornaro, Markus: Österreich als Partner. Kontinuierliche Zusammenarbeit: verbesserungsfähig. In: EPN – Entwicklungspolitische Nachrichten/Südwind (Wien), Nr. 6 (1990), S. 8 – 9.
 Jäger, Silke: Jenseits von Afrika. Die Prioritäten der chinesischen Entwicklungshilfepolitik von den 60er bis zu den 90er Jahren. Diplomarbeit, Universität Wien, Wien 1994.
 Jankowitsch, Peter: Österreich und die dritte Welt. In: Bielka, Erich u.a. (Hrsg.): op. cit., S. 257 – 292.
 Ngwenya, Sindiso (Hrsg.): The Transport and Communications Sector in Southern Africa. Sapes Books, Harare 1993.
 Renner Institut (Hrsg.): Österreich und die Frontstaaten im südlichen Afrika. Internationales Seminar 17. – 20. Oktober 1988. Wien 1988.
 VIDC – Wiener Institut für Entwicklungszusammenarbeit (Hrsg.): Report Series, 1 (1989): Workshop: Eisenbahntransportprojekte in der SADCC-Region. Tagungsbericht, Wien 1989.

Durchgeführte Interviews

- Holzinger Reimar DI, Konsulent bei VAE.
 Kellermann Gerd Dkfm, Geschäftsführer von adc Austria.
 Kingaby George DI, zuständig für Eisenbahnen bei adc Austria.
 Pilz Werner DI, zuständig für Eisenbahnen, BMfaA.
 Rastl Alois DI, Plasser & Theurer, vorher bei ARE (Austria Rail Engineering) tätig.

Markus Purkhart, Ausstellungsstraße 69/10, A-1020 Wien

48 BKA: Entwicklungspolitische Informationen, Nr. 13, S. 1.

49 Kingaby-Interview; Pilz-Interview.

der überblick

Zeitschrift für ökumenische Begegnung
und internationale Zusammenarbeit

Neu:
1/96

Selbst Fachleuten ist es heute unmöglich, die Übersicht über die Informationsflut zu bewahren. Wir helfen Ihnen, im Bereich der internationalen Beziehungen, der Entwicklungspolitik und der Ökumene auf dem laufenden zu bleiben. Viermal im Jahr nehmen wir uns ein kontroverses Thema vor. "der überblick", die Quartalsschrift der Arbeitsgemeinschaft Kirchlicher Entwicklungsdienst, liefert auf jeweils etwa hundert Seiten Analysen, Berichte und Kommentare.

Unsere Themen:

Ruanda - Alptraum ohne Ende (Heft 1/96):

Warum ignorierte die Welt den Völkermord? Was tun in Burundi?

Frieden in Nahost? (4/95)

Nach dem Mord an Rabin: vom schwierigen Ausgleich zwischen Juden und Arabern

Bilanz der Entwicklungshilfe (3/95)

Stimmen zur Zukunft der kirchlichen und staatlichen Kooperation mit dem Süden

Die Herren des Krieges (Heft 2/95)

Bosnien, Afghanistan, Somalia: Warlords unterhöheln die staatliche Ordnung

Armut im Aufschwung (Heft 1/95)

Globale Wirtschaft, Verelendung in den reichen Ländern

Der Überblick im Abo:

Bestellen Sie unsere Zeitschrift zum Bezugspreis von jährlich DM 25,- (zuzügl. Porto und Versand) oder zunächst ein Probeheft:

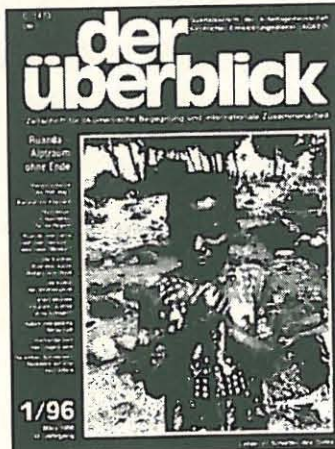
Redaktion "der überblick"

Postfach 30 55 90

20317 Hamburg

Telefon (040) 34 14 44

Fax (040) 35 38 00



Gerald Kitter

Burkina Faso – Schwerpunktland der österreichischen Entwicklungszusammenarbeit

Grunddaten zur österreichischen Kooperation

Das Dreijahresprogramm der österreichischen Entwicklungszusammenarbeit 1996 – 1998 sieht eine geographische Konzentration vor. 5 Schlüsselregionen sind in 19 Schwerpunkt- und Kooperationsländer unterteilt. Von einem besonderen Engagement in diesen Ländern wird die Richtung in eine Ausschließlichkeit vorgegeben.¹ In den nächsten vier bis fünf Jahren soll die EZA mit Ländern außerhalb von Schlüsselregionen auslaufen. Burkina Faso kann als Schwerpunktland in der Schlüsselregion Sahelraum Westafrikas nach diesem Konzept längerfristig mit österreichischer EZA rechnen.

Zuschüsse Kredite		1966	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
		5,0	3,5	1,5	1,3	1,4	6,7	2,1	11,0
1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
6,5	7,8	7,8	17,5	7,6	7,5	4,9	5,9	4,4	5,0
1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	
6,5	5,5	5,2	6,3	21,7	18,1	13,1	34,2	35,4	
			63,0						

Öffentliche Entwicklungszusammenarbeit Österreich – Burkina Faso (in Mio. S)

Quelle: Neugebauer, M. Th.: ÖFSE, BKA/BMAA EZA-Statistik.

Für 1994 ergibt sich ein Anteil an der gesamten bilateralen EZA Österreichs von 0,58%.

¹ Vgl. BMAA (Hrsg.): Dreijahresprogramm der österreichischen Entwicklungszusammenarbeit 1996 – 1998, S. 24.