

Vergessen und mutlos

In einem Monat wählt Afghanistan einen neuen Präsidenten. Viele fürchten, es wird der alte sein. Eine Reise in eine entlegene Region, in der die Menschen den Glauben an Wandel fast aufgegeben haben.

MARTIN GERNER | BANDAR

Safia Shah Alemi tritt in einem blauen Gewand und mit einem Lächeln aus der Tür eines Lehmhauses. Zupackend streckt sie einem die Hand entgegen. Im Sonnenlicht schimmert ihr Goldzahn. In Daikundi, einer Provinz im zentralen Hochland von Afghanistan, tragen alle Frauen das Gesicht unverschleiert. Burkas findet man hier nicht.

Das Haus, in dem Safia wohnt, hat zwei große Türme an den Seiten. Ihr Vater war ein einflussreicher Mann in der Region. Sie selbst hat nicht mehr als vier Jahre lang die Schulbank gedrückt. Das Schicksal teilt sie mit den meisten Frauen hier.

In einem wichtigen Punkt unterscheidet sie sich aber von der Mehrheit: Safia Shah Alemi will, dass sich das Leben der Menschen hier bessert. Dafür will sie sich einsetzen. „Dies ist die Zeit, aufzustehen und den Menschen von Daikundi zu dienen“, sagt die Mutter von acht Kindern.

In einem Monat wählt Afghanistan. Mehr als zwölf Millionen Menschen stimmen über einen neuen Präsidenten und über die Zusammensetzung des Provinzrats ab, der die Entwicklung in den Regionen mitgestaltet.

Der Westen sieht darin einen Schritt in Richtung Demokratie. Die Hoffnungen der Menschen in Afghanistan auf Fortschritte ist dagegen arg strapaziert. Ihr Optimismus schwindet langsam. Manche mutmaßen, der Wahlsieger stehe ohnehin schon fest und die Länder, die den Wiederaufbau in Afghanistan fördern, hätten sich bereits festgelegt – auf den amtierenden Präsidenten, auf Hamid Karsai. Auf den Mann, der der Korruption bislang keinen Einhalt gebieten, der keine stabilen politischen Strukturen aufbauen konnte.

Safia Shah Alemi kandidiert für die Wahlen zum Provinzrat im Bezirk Bandar. Ein wirkliches Programm hat sie nicht. Hier gibt es keine Parteien. Jeder steht für sich allein. Als einzige Frau unter Männern in der Öffentlichkeit zu stehen ist Programm genug in einer Provinz, in der Väter ihre Töchter aus Armut verkaufen.

Die Kandidatin hat den Druck von Wahlplakaten im Wert von 200 US-Dollar in Auftrag gegeben. Um das bezahlen zu können, hat sie ein Stück Land verkauft. Noch sind die Plakate aus der Hauptstadt Kabul nicht in Bandar eingetroffen. Die Ruhe macht sie stutzig. Es gibt auch keine unabhängigen Beobachter, die wie bei den Wahlen vor fünf Jahren den korrekten Ablauf des Urnengangs sicherstellen. Vielleicht sind sie

schon unterwegs. Vielleicht auch nicht. Dafür sind über Nacht zahlreiche Poster mit dem Bild von Präsident Hamid Karsai im Basar von Bandar aufgetaucht. Jungs kleben sie an Türen und Mauern. Ein Mann in einem Wagen sei früh am Morgen gekommen und habe die Wahlwerbung verteilt, sagt eines der Kinder, kurz darauf sei er wieder abgefahren. Die Jungs wundern sich, warum es keine Poster anderer Präsidentschaftskandidaten gibt.

Irgendwie schwant auch ihnen, dass dies ein Kampf unter Ungleichen ist. Karsai bekommt die meiste Sendezeit in den Medien, er allein vermag sich mit Hubschraubern von Ort zu Ort zu bewegen, von Wahlkampfauftritt zu Wahlkampfauftritt.

Hier in die Provinz ist er noch nicht gekommen. Die Region liegt zwei Tagesfahrten von Kabul entfernt. Endlos lange Schotterpisten mit unzähligen Schlaglöchern führen hierher. Die Menschen nennen die Gegend „die vergessene Provinz“.

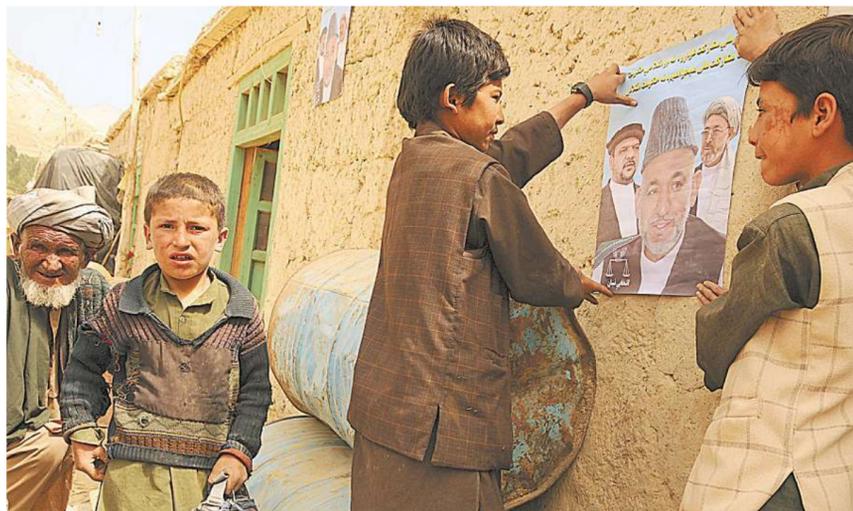
Die Hälfte des Jahres ist Daikundi eingeschneit. Wenn die Schneeschmelze zu spät einsetzt wie in diesem Jahr, reicht die Zeit kaum, um die Felder zu bestellen, um Vorräte anzulegen, bevor Kälte und Schnee die Region wieder von der Außenwelt trennen.

Auf Hamid Karsai sind die Menschen hier nicht gut zu sprechen. „Bei den letzten Wahlen vor fünf Jahren hofften viele, dass Demokratie auch Gerechtigkeit bedeuten würde und Schuldige zur Verantwortung gezogen würden“, erklärt der Leiter einer afghanischen Hilfsorganisation. Stattdessen blühe unter der Regierung Karsai die Korruption.

Ein Mann auf einem Esel stoppt an der einzigen Teestube des Ortes. „Welche Regierung?“ fragt er. „Der Staat hilft uns nicht. Soll ich etwa Staub essen?“ krächzt er.

Menschen, die sich politisch engagieren, sind hier selten. „80 Prozent der Leute hier haben keine Zeit, um sich um die Wahlen zu kümmern“, sagt Fatima, eine 19-jährige Schülerin. Sie seien damit beschäftigt, ihr Überleben zu sichern. Fünf weitere Jahre unter Karsai sind für Fatima gleichbedeutend mit Stillstand. Ihr Selbstbewusstsein fällt hier auf unter Menschen, die zögern, die Wahrheit auszusprechen. „Tun Sie etwas, damit endlich mehr Bildungsangebote nach Daikundi kommen“, redet sie eindringlich auf den Journalisten ein. Dann muss sie zur Schule, eine Prüfung steht an.

Mitarbeiter der Caritas, die hier mehrere Projekte der Nothilfe leiten, loben Fatimas



Mut, ihre Initiative und ihre offenen Eltern. Sie sehen in ihr eine kommende Führungskraft. Aber wer gibt Fatima eine Chance? Die neuen Kräfte der zarten Pflanze Zivilgesellschaft werden bisher kaum von oben gefördert. Es sind die Warlords, die in Daikundi das Sagen haben.

Reza Rezaei, der Polizeichef von Bandar, weiß, was das bedeutet. Er muss mit 30 Be-

amten auskommen in einem Gebiet so groß wie ein kleines Bundesland. „Damit kann ich die Grenzen des Distrikts unmöglich kontrollieren“, sagt er. Hilfe aus Kabul hat er abgeschrieen.

„Unsere Polizei wird von den Deutschen ausgebildet“, weiß er, „also sollten die Deutschen schauen, dass das Geld effektiv und transparent investiert wird.“ Dann könne er

auch mehr Beamte und bessere Ausrüstung bekommen, hofft Rezaei. Einfach nur Geld an die afghanische Seite weiterzugeben bedeutet, die Korruption zu unterstützen.

Reza Rezaei versucht, Gelassenheit auszustrahlen. In Wahrheit ist er besorgt. Ein Warlord aus dem Nachbardistrikt betreibt seine Entlassung. Gemeint ist Arif Dawari. Dem Mann werden 30 Morde, Vergewaltig-

Wahlkampf in Afghanistan:

Plakate des Präsidenten hängen selbst in entlegenen Regionen (oben) wie Daikundi. Safia (Mitte), die dort für den Provinzrat kandidiert, wartet dagegen noch auf ihre Wahlplakate aus Kabul. Die Polizei (unten) hat die Hoffnung aufgegeben, dass sie im Kampf gegen Warlords Hilfe aus Kabul bekommt.

gung, Zwangsheirat und Drogenhandel zur Last gelegt. Eine Gruppe sogenannter „Opfer von Daikundi“ hat eine Liste seiner Gräueltaten an Menschenrechtsorganisationen übergeben. Passiert ist aber nichts.

Bis vor kurzem war Reza Rezaei Polizeichef in Dawaris Heimatdistrikt. Der drängte Rezaei, inhaftierte Gefolgsleute vorzeitig freizulassen. Weil der Polizist sich weigerte, schob man ihn auf einen anderen Posten ab.

Ein unsichtbares Band verbindet Daikundi mit Kabul. Ehemalige Milizenführer sitzen in Regierung, Parlament und Behörden. Ihre Dienste haben sie erfolgreich dem neuen Umfeld angepasst. Von Kabul aus machen sie ihren Einfluss bis in das letzte Tal von Daikundi geltend.

Auch für die Caritas birgt dies Konfliktstoff. Vor zwei Jahren hat die Hilfsorganisation eine kleine Klinik in der Region gebaut. Kranke und Schwangere müssen keine Dreitagestouren mehr auf einem Esel bis zum nächsten Krankenhaus auf sich nehmen.

Das Problem ist erkannt, aber nicht gelöst

Mittlerweile hat der Ruf der neuen Klinik gelitten. Der Medikamentenschrank ist oft leer. Es fehlt an Pflegepersonal. Der Chefarzt hat seit Monaten kein Gehalt bekommen und seine Kündigung eingereicht.

Nachdem die Caritas die Klinik fertiggestellt hatte, übernahm eine örtliche Hilfsorganisation den Betrieb. Der Chefarzt ist auszuverlässig. Das hat aber keine Konsequenzen, da die Organisation Rückhalt durch die Mittelmänner in Kabul genießt.

Nur mehr Engagement durch die Partner aus dem Ausland könne den Morast aus Korruption in Daikundi trockenlegen, fordern die Menschen vor Ort. Doch die ausländischen Partner tun sich schwer.

Eingreifen oder zuschauen? „Kurzfristige Nothilfe, zumal losgelöst von afghanischen Strukturen, endet oft in einer Sackgasse“, sagt Marianne Huber, Leiterin des Caritas-Büros in Kabul. Es brauche längerfristige Pläne statt punktueller Aktionen, die oft wenig koordiniert erschienen.

Auch die Caritas muss um ihre Gelder für das zentrale Hochland kämpfen. Die deutsche Entwicklungshilfe versucht, alle Hilfsorganisationen in den Norden zu holen, unweit der Bundeswehr. Das aber widerspricht dem Ansatz der Nachhaltigkeit, heißt es bei der Caritas. Nur langfristige Arbeit am selben Ort schaffe Vertrauen.

In Daikundi wird nicht gekämpft. Es gibt kein Militär. Keinen einzigen afghanischen Soldaten. Auch keine US- oder Nato-Truppen. Doch ausländische Präsenz ist genau das, was die Menschen hier wollen. Ein militärisches Aufbauteam steht auf der Wunschliste der Provinzregierung. Ob und wann es kommt, ist offen.

Die Provinz Daikundi grenzt an Helmand, den am stärksten umkämpften Teil des Landes. Einige Taliban weichen in den Süden von Daikundi aus, um dort Schutz vor Amerikanern und Briten zu suchen.

Glaubt man den Vereinten Nationen in Kabul, dann ist das Problem erkannt. „Daikundi“, bestätigt ein Mitarbeiter, „steht auf der neuen Prioritätenliste der Uno ganz oben.“ Konkrete Geldzusagen, räumt er ein, seien damit aber nicht verbunden.

Krise zum Angucken

Tausende von Güterwagen der Bahn, Hunderte von Containerfrachtern warten auf den Aufschwung. Langsam wird der Platz knapp, um die Wagons und Schiffe abzustellen.

KATHARINA SŁODCZYK | BOCHOLT

Er hat die Krise schon frühmorgens im Blick. Kurz nach dem Aufstehen um sechs Uhr, wenn er seine gescheckte Mischlingshündin an die Leine nimmt, das Rad aus der Garage holt und seine erste Runde dreht. Vorbei an weißen Häuschen mit gepflegten Vorgärten, vorbei an Wiesen und einem Wäldchen. Nach zehn Minuten und knapp drei Kilometern macht der Feldweg eine Rechtskurve, und dann sieht er sie schon leuchten: die gelb lackierten Containerwagen, die auf ungenutzten Gleisen südlich des Bahnhofs im niederrheinischen Rheinberg stehen. Sie bilden eine kilometerlange gelbe Schlange, die irgendwann zwischen Bäumen verschwindet.

„Die Wagen stehen schon eine ganze Weile da“, sagt Detlef Jaschek. „Werden einfach nicht gebraucht, dabei sind sie ganz gut in Schuss.“ Der kleine, drahtige Mann Ende 50 schüttelt den Kopf, packt die Hundeleine etwas fester und setzt sich wieder aufs Rad. Er wird noch einige Male hier vorbeikommen. Auch er wird nicht mehr gebraucht, der arbeitslose Staplerfahrer und Hilfsarbeiter.

Überflüssig, nutzlos, leer stehen sie da, die Containerwagen. Ohne Ladung, ohne Aufgabe, ohne Ziel. Sie warten – auf Arbeit, auf das Ende der Krise. Nicht nur in Rheinberg. Es gibt derzeit zig solcher Orte, an denen sich jetzt für jedermann sichtbar die Wirtschaftslage spiegelt, an denen statisti-

sche Daten und abstrakte Beschreibungen fassbar werden.

Im ersten Quartal dieses Jahres ist der Warentransport auf Schienen um 20 Millionen Tonnen und damit um mehr als ein Fünftel geschrumpft – auf rund 75 Millionen Tonnen, meldet das Statistische Bundesamt. Das hat gravierende Folgen für etwa 300 Unternehmen, die in Deutschland Autos und Maschinen, Rohstoffe und Textilien per Eisenbahn befördern.

Die Firmen haben darauf reagiert und Tausende von Schienenfahrzeugen vorübergehend stillgelegt. Es sind allein 35 000, die die

Deutsche Bahn in den vergangenen Monaten aus dem Verkehr gezogen hat. Das ist etwa ein Drittel der Kapazitäten.

Um die Güterwagen zu parken, hat die Bahn mehr als 100 Kilometer Schiene angemietet. Das ist in etwa die Entfernung von Hamm nach Duisburg, das Ruhrgebiet in seiner ganzen Länge.

Auch der Transport von Gütern in der Schifffahrt ist eingebrochen – um mehr als 20 Prozent. Expeditionen klagen, dass sie bis zu 50 Prozent weniger Aufträge haben als vor der Krise, die die Welt seit Herbst vergangenen Jahres im Griff hat. Zum ersten Mal in der

Nachkriegszeit wird der internationale Warenaustausch in diesem Jahr zurückgehen. Ein Minus von zehn Prozent sagt die Welthandelsorganisation voraus. Die Frachtraten werden voraussichtlich um bis zu 90 Prozent sinken.

Langsam wird der Platz knapp, um die Wagen und Schiffe abzustellen, für die es keine Ladung gibt. Sieben Containerfrachter warten beispielsweise im Kieler Hafen auf Aufträge. Mehr passen nicht rein, da im Sommer auch Liegeplätze für Kreuzfahrtschiffe und Fähren gebraucht werden.

In Hamburg, Bremen und Emden sind wei-

tere 30 Schiffe festgemacht, die jetzt eine Zwangspause einlegen. Wegen der Wirtschaftslage können zum ersten Mal seit der Ölkrise in den 70er-Jahren auch wieder Frachter in der Gellinger Bucht östlich von Flensburg vor Anker gehen.

Weltweit sind etwa 500 Containerschiffe stillgelegt, das sind knapp zehn Prozent der weltweiten Containerschiffenflotte. Bis Ende des Jahres könnte sich die Zahl verdoppeln, fürchten Reedereien.

Auch am Niederrhein sind Abstellgleise für überflüssige Wagons langsam knapp – hier, wo eine der wichtigsten Güterverkehrsstrecken verläuft, von Rotterdam ins Ruhrgebiet, von Europas größtem Hafen zu einem der wichtigsten Ballungsräume Deutschlands.

„Wir sind hier pickepacke voll“, sagt Guido Lohscheller, „mehr geht nicht.“ Lohscheller ist Geschäftsführer der Bocholter Eisenbahngesellschaft. Das Unternehmen hat sich auf Güterverkehr spezialisiert und kümmert sich zudem um die Eisenbahnschienen zwischen dem Bocholter Bahnhof und einem Gewerbegebiet im Südwesten der Stadt.

Auf den seit einigen Jahren ungenutzten Gleisen stehen jetzt 300 leere Güterwagen der Bahn und warten, bis sie wieder gebraucht werden. In Rostrot, Weinrot und Braunrot, wie Perlen an einer Schnur, ab und zu unterbrochen durch kleine Straßen und Feldwege. Die Gleise werden teilweise von Pferdekoppeln und Maisfeldern begrenzt,

idyllischer könnte die Wirtschaft gar nicht zum Stillstand kommen.

„Wir sind gar nicht drauf gekommen, den Platz zu vermieten“, erzählt Lohscheller, „ein Waggonverleiher hatte die Idee. Am Ende sind wir aber nicht mit ihm, sondern mit der Bahn ins Geschäft gekommen.“ Für Bocholt ein unerwarteter und willkommen Deal, bekommt die Stadt doch Miete für die sonst ungenutzten Schienen. Lohscheller: „Es ist nicht viel, aber besser als gar nichts.“

Eine spürbare Erholung des Welthandels erwarten Logistikexperten nicht vor 2011. Um die Durststrecke bis dahin zu überleben, erwägen einige Reedereien offenbar die Gründung einer Auffanggesellschaft, die sie von ihren derzeit ungenutzten Containerschiffen und den damit verbundenen Verlusten befreit.

Andere Reeder gehen bereits recht unkonventionelle Wege, um ihre Schiffe schon bald wieder über die Ozeane zu schicken. So baut die malaysische Staatsreederei MISC einen Containerfrachter zu einem Spezialschiff zur Piratenbekämpfung um.

Vor der somalischen Küste haben Piraten im vergangenen Jahr zwei MISC-Schiffe gekapert und erst nach Zahlung eines Lösegeldes in Millionenhöhe wieder freigelassen. Das will die Reederei in Zukunft aus eigener Kraft verhindern.



Zwangspause für Güterzüge in der Nähe von Hamburg. Um ein Fünftel ist der Warentransport auf Schienen seit Anfang 2009 eingebrochen.