

Der Wiederaufbau von Kabul

Herausforderung für die Stadtverwaltung

Von Kai Yamaguchi

Auch wenn sich bewaffnete Konflikte im diffusen Konglomerat Desaster- und Katastrophenbezogener Termini mitunter am Rande wieder finden, bietet Afghanistan und besonders die Hauptstadt Kabul ein ebenso klares wie trauriges Beispiel einer vom Menschen gemachten Katastrophe - *man-made disaster*. Die Hauptstadt Kabul wurde mehrmals schwer beschädigt, der Wiederaufbau kommt aber erst jetzt in Gang.

Nach 13 Jahren des Bürgerkrieges brachen 1992 in den so genannten Bruderkriegen Kämpfe in Kabul aus, die etwa zwanzig Prozent der Stadt zerstörten. Die Regierung, die sich nach Abzug der sowjetischen Besatzer und dem Fall des sowjetisch gestützten Najibullah-Regimes etablierte, und aus Mujaheddin-Fraktionen mit viel kämpferischer, aber wenig politisch-innovativer Erfahrung bestand, hatte nur wenige Monate gehalten. In Kabul stand die Stadtverwaltung den Zerstörungen weitgehend machtlos gegenüber, hatte sich während der Taliban-Herrschaft kaum bemerkbar gemacht und sieht sich nun beim Wiederaufbau einer Situation ausgesetzt, die sie im hohen Maße fordert. Die gegenwärtige Dynamik, die dem Wiederaufbau und dem Ausbau der Stadt zu Grunde liegt, erhöht die Dringlichkeit, und die große Anzahl lokaler, nationaler und internationaler Akteure die Komplexität der Aufgabe.



Plakate fordern zum sorgsamem Umgang mit der Natur auf
(Foto: Jürgen Clemens)

Ausmaß der Zerstörungen

Die Zerstörungen sind sehr ungleich verteilt. Die Stadtviertel, wie das an der Universität gelegene *Kart-e-Char* oder das zentrale *Shar-e-Kubna*, die das Pech hatten, längere Zeit im Frontverlauf zwischen den einzelnen Fraktionen zu liegen, wurden in Schutt und Asche gelegt, andere, wie *Shabr-e-Naw*, die so genannte Neustadt, in der heute vorzugsweise internationale Organisationen siedeln, blieben praktisch verschont.

Während der Herrschaft der Taliban, die sich 1996 auch in Kabul durchsetzen konnten, wurde nur sehr wenig Wert auf den Wiederaufbau gelegt. Die stark in Leidenschaft gezogenen Bildungseinrichtungen, wie Universität oder Polytechnikum, wurden als potenzieller Hort häretischer Wissenschaften kaum unterstützt und stattdessen misstrauisch beäugt. Wiederaufbauhilfe für zerstörte oder beschädigte Privathäuser gab es von Regie-

rungsseite keine. Auch nach dem Rückzug des Taliban-Regimes im November 2001 hatte die neue Stadtverwaltung Kabuls Schwierigkeiten, den aktuellen Herausforderungen mit planerischen Maßnahmen zu begegnen.

Boom Town Kabul - Geldzuflüsse und Wiederaufbau

Gleichzeitig spülte die Flut internationaler Hilfe Gelder in nie gekannter Höhe ins Land, die sich auch in einer regen Bautätigkeit niederschlugen. Diese Bautätigkeiten erstrecken sich gegenwärtig vor allem auf drei Felder:

- Renovierung oder Neubau von Büro- und Repräsentationsbauten internationaler Organisationen und diplomatischer Vertretungen
- durch internationale Organisationen unterstützte beziehungsweise durchgeführte Instandsetzung öffentlicher Gebäude
- selbstfinanzierte Instandsetzung von

Privathäusern

Die letztgenannte Renovierung von Privathäusern ist in mehrfacher Hinsicht eine Folge der Entwicklung seit Ende 2001. Zum einen indiziert die private Bautätigkeit einen umfassenden Rückfluss von Flüchtlingen des immobilienbesitzenden Kabuler Mittelstandes, die vor den Kämpfen oder der Taliban-Herrschaft geflohen waren und nun in der Hoffnung auf günstigere Zeiten seine Eigentumsrechte wieder geltend macht. Zum anderen zeigt sie, dass diese soziale Schicht in nicht unerheblichem Maße von dem neuen Wirtschaftssektor profitieren kann, der sich im Umfeld der internationalen Aktivitäten etabliert hat. Die renovierten Privathäuser werden in der Regel von ihren Eigentümern bewohnt oder, wie im Falle der Viertel *Shabr-e-Naw* oder *Wazir Akbar Khan*, in dem auch die Deutsche Botschaft liegt, zu horrenden Mieten an ausländische Organisationen vermietet. Gerade der Mietspiegel, der mühelos mit dem der Frankfurter Innenstadt mithalten kann (vgl. SÜDASIEN 3/2003), stimuliert auch den Bau von

Gewerbeimmobilien. Allerdings entstehen diese mehrgeschossigen, vollverglasten Gebäude nicht in den zerstörten Stadtgebieten, sondern direkt in den kaum vom Krieg betroffenen Gunstlagen mit einer hohen Dichte zahlungskräftiger internationaler Organisationen.

Ob diese Rechnung für die privaten afghanischen Investoren aufgeht, ist ungewiss. Schon für 2005 ist ein deutlicher Rückgang der internationalen Hilfgelder und damit auch der Bereitschaft, den Mietspiegel auf beschriebener Höhe zu halten, zu erwarten. Diejenigen zerstörten Gebiete, deren Bewohner meist aus Mangel an Bildung, Geld oder rechtlicher Legitimation nicht in der Lage sind, an den wirtschaftlichen Aktivitäten zu partizipieren, bleiben demnach auch in ihrem Wiederaufbau hinter der allgemeinen Entwicklung zurück.

Stadtverkehr – der alltägliche Verkehrsstau

Die zumindest partiell erhöhte Kaufkraft und die zunehmende wirtschaftliche Aktivität in der Stadt schlagen sich auch in einer Zunahme des Autoverkehrs nieder. Zu Zeiten der Taliban-Herrschaft war der Besitz eines Autos ein Privileg, das nicht allein von der Bonität des Besitzers abhing, sondern auch vom Gutheißen der Obrigkeit. Nicht selten wurden Fahrzeuge auf offener Straße konfisziert. Der relative Schutz der Besitzstände, die steigenden Umsätze und der erhöhte Bedarf an Mobilität schufen die Grundlage für eine Vervielfachung des Autoverkehrs. Besonders die Zahl der Taxis, meist - aus Japan und über Dubai - als Gebrauchtfahrzeuge importierte Toyota Corolla für den Linksverkehr, hat sprunghaft zugenommen und beträgt heute unbestätigten Angaben zufolge etwa 80.000. Dies bedeutet, dass praktisch alle Fahrstraßen und besonders die Straßenkreuzungen vom täglichen Verkehr vollkommen überfordert sind. Die Strecke von



Aufforderung zur Entwaffnung und Wiederaufbau (Foto: Jürgen Clemens)

Shabr-e-Naw bis zur Universität beispielsweise (ca. sieben Kilometer) dauert tagsüber abhängig von der Uhrzeit etwa 45 bis neunzig Minuten. Die Belastung der Anrainer durch Lärm und Abgase ist immens.

Eine Raumplanung, die leitend auf die Bautätigkeit oder den Verkehrsfluss einwirken könnte, existierte bis Anfang 2004 nicht. Die Verkehrsführung beschränkte sich auf den Einsatz einiger verzweifelt kämpfender Verkehrspolizisten und exemplarische Maßnahmen ohne nachhaltigen Charakter.

Politikwechsel in der Stadtverwaltung

Ende 2003 bahnte sich ein Wechsel der Kabuler Stadtverwaltung an, der einen Bruch mit der bisherigen Kontinuität der minimalen Einmischung darstellte. Die Spitze der Stadtverwaltung wurde ausgetauscht und auf internationalen Druck durch einen Exilafghanen ersetzt, der ähnlich dem Interimspräsidenten Hamid Karzai, die meiste Zeit im englischsprachigen Ausland verbracht hatte. Als wichtigste Ziele wurden die Implementierung von Maßnahmen zur Raumplanung und die erklärte Eindämmung der Korruption avisiert, was zu einer Ablösung einer ganzen Reihe von Personen in Schlüsselpositionen führte.

Diese wichtige Reform der Stadtverwaltung zeigte sich der breiten Öffentlichkeit zunächst in Gestalt einiger Verkehrsampeln, die in *Wazir Akbar Khan* und *Shabr-e-Naw* aufgestellt wurden. Ihr Einfluss auf den Verkehr blieb jedoch marginal, teils wegen technischer Schwie-

rigkeiten, teils wegen mangelnder Akzeptanz durch die Autofahrer. Wesentlich erfolgreicher in Bezug auf den Verkehrsfluss ist die Einrichtung von Kreisverkehren auf Schlüsselkreuzungen in Kabul. Um dieser Regelung Nachdruck zu verleihen, wurden Verkehrsinseln von ei-

gierung etwaige Verkehrsprobleme ihren Sicherheitsbedürfnissen klar unterordnen und die freie Durchfahrt bestimmter Straßen unterbinden.



Bürger werden angehalten, Müll zu trennen und sich am Recycling zu beteiligen (Foto: Jürgen Clemens)

nem halben Meter Höhe und bis zu dreißig Meter Durchmesser errichtet.

Die Stadtverwaltung ringt bei einer Verbesserung der Verkehrssituation nicht nur mit dem anschwellenden Autoverkehr und unautorisierten, verkehrsbehindernden Bauten, sondern auch mit dem Umstand, dass unter anderem die Vertretungen der USA und Organisationen der UN, sowie die Afghanische Re-

Handel und Bazare in Kabul

Trotz aller Hindernisse scheint sich die Kabuler Stadtverwaltung ihrer ordnungspolitischen Funktion immer mehr bewusst zu werden. Dabei zeigt das Beispiel des Kabuler Marktgeschehens, dass auch die Minimierung der sozio-ökonomischen Verwundbarkeit mittlerweile auf die

Agenda der Stadtverwaltung gerückt ist. Der afghanische Einzelhandel, in dem sich mehrheitlich afghanische Käufer und Verkäufer gegenüberstehen, profitiert von der gegenwärtigen wirtschaftlichen Entwicklung. Mit der Vertreibung der Taliban, dem Wegfall der Bannung einer

te Flussbett des *Darya-ye-Kabul*, des Kabul Flusses, aus. Dies hatte den Vorteil, dass sie in zentralster Lage am Marktgeschehen beteiligt waren, aber den Nachteil, dass sie den Flutereignissen des Flusses unmittelbar ausgesetzt - verwundbar - waren. Abrupte Schwankungen in

in Afghanistan (UNAMA) und des afghanischen *Department for Disaster Prevention* (DDP), die Nutzung des Kanals für Marktstände oder gar Wohnflächen zu unterbinden.

Auch wenn diese Maßnahmen allenfalls einen Ansatz zur Raumplanung und gezieltem Wiederaufbau - *Spatial Planning (in Reconstruction)* - sowie zur Katastrophenvorsorge - und *Disaster Prevention* - darstellen, sind sie ein erstes Zeichen dafür, dass die afghanische Verwaltung beginnt, sich als Planungsinstanz auf Feldern zu etablieren, die für einen nachhaltigen Staat unabdingbar sind. D

► **Zum Autor:**

Kai Yamaguchi ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Geographischen Institut der Universität Bonn. Dort ist er unter anderem für die Koordination des Austausch- und Partnerschaftsprogramms mit der Geowissenschaftlichen Fakultät der Universität Kabul zuständig und hat in diesem Zusammenhang schon mehrere Weiterbildungsmaßnahmen in Kabul durchgeführt. Diese Aktivitäten schließen auch ein vom Auswärtigen Amt finanziertes Kooperationsprojekt mit InWEnt zum Thema Human Resource Development for Disaster Prevention: Capacity Enhancement and Strategy Building on Natural Disaster Risk Management ein.



Frauen im Zentrum der Politik? (Foto: Jürgen Clemens)

Vielzahl von Produkten und einer Zunahme der Kaufkraft nahm auch hier die Tätigkeit sprunghaft zu. *Pul-e-Bagh-i-Umoomi*, ein zentrales Bazarviertel mit traditionell reger Handelstätigkeit, erfreut sich ungewöhnlich großen Interesses. Dementsprechend stark ist der Zulauf an Händlern. Um die steigenden Standmieten zu umgehen, wichen deshalb viele Händler auf das meist trockenfallende und kanalisier-

Abflussmenge des Kabul Flusses sind jedoch üblich, auch wenn die Trockenperiode der letzten Jahre dies verschleierte hatte. Seit Herbst 2001 wurde der im Flussbett gebaute Teil des Bazars mehrere Male vom Wasser weggerissen, sodass er bereits den Spottnamen „Titanic-Bazar“ trug. Erst die neue Stadtverwaltung begann Anfang 2004 auf Druck besonders der *United Nations Assistance Mission*