

PASSAUER SCHRIFTEN ZUR GEOGRAPHIE

HERAUSGEGEBEN VON
DIETER ANHUF, WERNER GAMERITH UND MALTE STEINBRINK
Schriftleitung: Erwin Vogl



HEFT **33**

Daniel Ehebrecht

Urbane Mobilität und Informalität in Subsahara-Afrika

Eine Studie zur Marktintegration der Motorrad-Taxis in Dar es Salaam

Mit 30 Farabbildungen, 20 Tabellen und 18 Farbbildern

Selbstverlag Fach GEOGRAPHIE der Universität Passau

Inhaltsverzeichnis

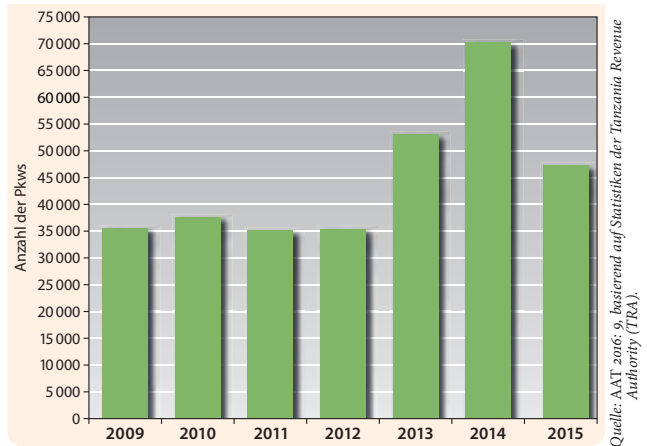
| | |
|--|-----------|
| Verzeichnis der Abbildungen | 7 |
| Verzeichnis der Tabellen | 8 |
| Verzeichnis der Bilder | 8 |
| Akronyme und Abkürzungen | 9 |
| Vorwort | 11 |
| 1 Einleitung | 13 |
| 2 Stand der Forschung und Fragestellung | 17 |
| 2.1 Urbane Mobilität und Informalität aus globaler Perspektive | 17 |
| 2.1.1 Entwicklungstrends städtischer Mobilitätsformen | 17 |
| 2.1.2 Informelle Mobilitätsdienstleistungen | 19 |
| 2.1.3 Erreichbarkeiten und Nachhaltigkeit | 20 |
| 2.1.4 Gestaltung urbaner Mobilität | 21 |
| 2.2 Mobilität und Informalität in den Städten südlich der Sahara | 21 |
| 2.2.1 Bedingungen und Ausprägungen | 21 |
| 2.2.2 ‚Regulatorischer Zyklus‘ städtischer Mobilitätsdienstleistungen | 23 |
| 2.3 Motorrad-Taxis als ‚neue‘ Mobilitätsdienstleistung | 25 |
| 2.3.1 Politische und ökonomische Faktoren der Expansion | 26 |
| 2.3.2 Charakteristiken der Angebotsseite | 27 |
| 2.3.3 Charakteristiken der Nachfrageseite | 28 |
| 2.3.4 Effekte für Sicherheit, Gesundheit und Umwelt | 29 |
| 2.3.5 Ökonomische Relationen, Organisation und Politik | 30 |
| 2.3.6 Formen der Regulierung | 31 |
| 2.4 Forschungslücken und Herleitung der Fragestellung | 32 |
| 3 Theoretische Perspektiven und konzeptioneller Rahmen | 35 |
| 3.1 <i>Southern Urbanism</i> | 35 |
| 3.2 Politische Perspektiven der Steuerung | 37 |
| 3.2.1 Governance | 37 |
| 3.2.2 Informalität | 38 |
| 3.2.3 <i>Institutional Bricolage</i> | 40 |
| 3.2.4 Zusammenführung: politische Perspektiven der Steuerung und Motorrad-Taxis | 42 |
| 3.3 Praxistheoretische Perspektiven | 42 |
| 3.3.1 Grundannahmen und Konzepte der Theorie(n) sozialer Praktiken | 42 |
| 3.3.2 Pierre Bourdieus ‚Entwurf einer Theorie der Praxis‘ | 46 |
| 3.3.3 Dimensionen sozialer Praktiken | 48 |
| 3.3.3.1 Reproduktion und Wandel | 49 |
| 3.3.3.2 Regelmäßigkeit, Regelhaftigkeit und das ‚Feld der Macht‘ | 52 |
| 3.3.3.3 Der Markt als ‚ökonomisches Feld‘ | 57 |
| 3.3.3.4 Die räumliche Dimension sozialer Praktiken | 58 |
| 3.3.4 Zusammenführung: praxistheoretische Perspektiven und Motorrad-Taxis | 60 |
| 3.4 Konzeptioneller Rahmen zur Analyse der Motorrad-Taxis | 60 |
| 4 Fallstudie: Motorrad-Taxis in Dar es Salaam | 63 |
| 4.1 Begründung der Fallstudie | 63 |
| 4.2 Forschung als Praxis: methodisches Vorgehen der Studie | 65 |
| 4.2.1 Praxistheorie und Feldforschung | 65 |
| 4.2.2 Forschungsstil der Grounded Theory | 67 |
| 4.2.3 Feldzugang, Fallauswahl und Erhebungssituationen | 69 |
| 4.2.4 Methoden der Erhebung | 74 |
| 4.2.5 Auswertungsverfahren | 77 |
| 4.2.6 Reflexionen zur Positionalität im Forschungsprozess | 78 |
| 4.3 Der lokale Kontext: Stadt- und Verkehrsentwicklung in Dar es Salaam als Ausgangsbedingung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung | 82 |
| 4.3.1 Mobilität im Kontext der Stadtentwicklung | 82 |

| | | |
|----------|---|-----|
| 4.3.1.1 | Städtisches Wachstum, Masterpläne und Entwicklungsstrategien | 82 |
| 4.3.1.2 | Mobilitätsbedarfe als Folge von Urbanisierungsprozessen | 87 |
| 4.3.2 | Entwicklung, Akteure und Steuerung städtischer Mobilität | 89 |
| 4.3.2.1 | Ausdifferenzierung öffentlicher und privater Mobilitätsformen | 89 |
| 4.3.2.2 | Bedeutung des ÖPNV, Bedingungen und Nutzerperspektiven | 93 |
| 4.3.2.3 | Staatliche Steuerungsmechanismen | 94 |
| 4.4 | Das Feld der Motorrad-Taxis: soziale Praktiken, Relationen und Regulierungsformen | 98 |
| 4.4.1 | Herausbildung des Feldes | 98 |
| 4.4.1.1 | Entstehen der Dienstleistung und Aneignung des städtischen Raumes | 98 |
| 4.4.1.2 | “Because public transport is not adequate”: Funktionen, Effekte und öffentliche Wahrnehmung der Motorrad-Taxis | 103 |
| 4.4.1.3 | Zentrale Akteure des Feldes | 105 |
| 4.4.2 | „Fahrer werden“: Biografien, Fahrzeugzugänge und Berufseinstiege | 107 |
| 4.4.2.1 | “It’s a better job than what I am doing”: prekäre Arbeit und soziale Positionen | 107 |
| 4.4.2.2 | „Ein Fahrzeug erwerben“: ökonomisches Kapital und Arbeitsverhältnisse | 111 |
| 4.4.2.3 | Praktiken des Berufseinstiegs und die Bedeutung sozialen Kapitals | 115 |
| 4.4.3 | Die Dienstleistung der Motorrad-Taxis als ökonomische Praxis | 118 |
| 4.4.3.1 | Das ‚Feld der Ökonomie‘ und der Markt der Mobilitätsdienstleistungen | 118 |
| 4.4.3.2 | “Every day is a working day”: Arbeitsbedingungen, Unsicherheit und Sozioökonomie | 122 |
| 4.4.4 | Praktiken der Selbstregulierung: Motorrad-Taxi-Fahrer und ihre Organisation | 125 |
| 4.4.4.1 | Gründung und Etablierung eines Motorrad-Taxistands und die Bedeutung räumlichen Kapitals | 125 |
| 4.4.4.2 | Funktionen und Organisationsstrukturen primärer Fahrervereinigungen | 131 |
| 4.4.4.3 | “The group is part of my life now”: Fahrerhabitus und kulturell-kognitive Institutionen | 135 |
| 4.4.4.4 | Selbstregulierung und die (Re-)Produktion normativer Institutionen | 138 |
| 4.4.5 | Praktiken staatlicher Regulierung: Motorrad-Taxis und das ‚Feld der Macht‘ | 142 |
| 4.4.5.1 | Staatliche Anerkennung und die Schaffung regulativer Institutionen | 142 |
| 4.4.5.2 | “Don’t ask them to comply with your regulation”: delegiertes Kapital, Restriktionen und eingeschränkte Rechtsdurchsetzung | 145 |
| 4.4.6 | Auseinandersetzungen im Feld: Interessenkonflikte, Widerstände und Praktiken der Kooperation | 148 |
| 4.4.6.1 | “People do not want to follow the laws”: Regelmisachtung, staatliche Kontrollausübung und Alltagskorruption | 148 |
| 4.4.6.2 | “We want to improve business”: Fahrerzusammenschlüsse auf Bezirks- und Landesebene | 153 |
| 4.4.6.3 | “It is political”: Partikularinteressen, Widersprüche und verbleibende Herausforderungen | 162 |
| 4.5 | Zusammenführung und Diskussion: Governance des Motorrad-Taxi-Feldes | 168 |
| 4.5.1 | Die soziale Praxis der Marktintegration | 168 |
| 4.5.2 | Regulierung als <i>Institutional Bricolage</i> | 174 |
| 4.5.3 | Reproduktion der Strukturen, Handlungsspielräume und Wandel | 178 |
| 5 | Schlussbetrachtungen | 181 |
| 5.1 | Zusammenfassung und Fazit | 181 |
| 5.2 | „Praktische“ Schlussfolgerungen | 183 |
| 5.3 | Ausblick und künftige Forschung | 185 |
| | Zusammenfassung | 187 |
| | Summary | 189 |
| | Literaturverzeichnis | 191 |
| | Anhang | |
| | <i>Abbildung A1: Beispiel-Leitfaden eines problemzentrierten Interviews</i> | 207 |
| | <i>Abbildung A2: Sozioökonomischer Kurzfragebogen</i> | 209 |
| | <i>Abbildung A3: Vorlage für Interview-Postskripte</i> | 210 |
| | <i>Abbildung A4: Vorlage für Beobachtungsnotizen</i> | 211 |
| | <i>Exkurs A1: Vier verschiedene Kulturbegriffe</i> | 212 |
| | <i>Exkurs A2: Ursprünge der Grounded Theory</i> | 212 |
| | <i>Exkurs A3: Erkenntnislogik der Grounded Theory</i> | 212 |
| | <i>Exkurs A4: Weitere Techniken der Grounded Theory</i> | 213 |
| | <i>Tabelle A1: Übersicht der empirischen Quellen</i> | 214 |
| | <i>Tabelle A2: Beschreibung der räumlichen Lage von Taxiständen untersuchter Fahrervereinigungen</i> | 218 |
| | <i>Tabelle A3: Übersicht der Kategorien und Codes</i> | 219 |

kehrs äußert sich nicht nur in steigenden Emissionen, sondern auch in einer Intensivierung der Verkehrsstaus. Letztere werden allerdings auch auf den bereits erwähnten Zustand der Straßeninfrastruktur sowie auf eine bisher nicht effektive Verkehrsplanung zurückgeführt (JICA 2008a; MELBYE et al. 2015; MREMA 2011). Ob die Verfügbarkeit neuer Mobilitätsoptionen (vor allem DART) eine Alternative zum MIV sein und dessen weiteres Wachstum eindämmen kann, ist offen. Allerdings tragen unterschiedliche Faktoren bislang zur Attraktivität des Privatautos bei: Dazu zählen beispielsweise der mit dem Automobil verknüpfte soziale Status (RIZZO 2017: 38), aber auch derzeiti-

ge Investitionen in den Ausbau der Straßeninfrastruktur – der unter anderem zur Erreichbarkeit peri-urbaner Siedlungsgebiete notwendig erscheint, sich aber gleichfalls im Ausbau innerstädtischer Hauptstraßen und Verkehrsüberführungen äußert (GLAMTEY 2018 – *The Citizen*; MUGARULA 2015 – *Urban Africa*).

Abb. 10: Jährliche Pkw-Importe zwischen 2009 und 2015.



4.3.2.2 Bedeutung des ÖPNV, Bedingungen und Nutzerperspektiven

Umfangreiche Daten zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bzw. zur Nutzung motorisierter und aktiver Modi liegen derzeit nicht vor. Vorhandene, teils ältere Studien liefern jedoch einige Einblicke und zeigen Tendenzen auf. Wie bereits in Kapitel 4.3.1.2 verdeutlicht wurde, führt das rapide Bevölkerungswachstum und die damit einhergehende räumliche Ausdehnung Dar es Salaams zu einer wachsenden und sich verändernden Nachfrage nach Mobilitätsangeboten (JICA 2008a; MELBYE et al. 2015; DIAZ OLVERA et al. 2003). Da Privatfahrzeuge trotz steigender Zahlen nur einer Minderheit der Bevölkerung zur Verfügung stehen und nicht-motorisierte Formen der Mobilität – das Zufußgehen und das Radfahren – insbesondere auch bei höheren Entfernungen nicht alle Mobilitätsbedürfnisse abdecken können, haben öffentliche Verkehrsmittel einen entscheidenden Anteil an der Sicherstellung von Mobilität in der Stadt. Dies lässt sich auch an den wachsenden Modal-Split-Anteilen ablesen, die der ÖPNV erzielt (siehe unten).

Erhebungen, die im Rahmen der Erstellung des dritten Masterplans von 1979 durchgeführt wurden, zeigen zunächst einen noch relativ geringen Anteil des ÖPNV. 1979 – also noch vor der Etablierung der Minibusse, als sich das staatliche Unternehmen UDA jedoch bereits in der Krise befand – lagen die Anteile des ÖPNV bei lediglich 13 % des Modal-Splits. Darüber hinaus hatte der von Arbeitgebern organisierte Transport von Mitarbeitern einen Anteil von 12 %, während private Automobile zu diesem Zeitpunkt einen Modal-Split-Anteil von

16 % aufwiesen. Doch auch private Motorräder waren zu diesem Zeitpunkt bereits vereinzelt verfügbar und hatten zusammen mit der Fahrradnutzung einen Anteil von sechs Prozent. Das Zufußgehen machte mit 53 % den weitaus größten Anteil aus (MKALAWA, HAIXIAO 2014: 426).⁷⁸⁾

Dagegen zeigen spätere Erhebungen ein stark verändertes Bild – auch wenn sich die verschiedenen Datensätze für Dar es Salaam nicht direkt miteinander vergleichen lassen und sich Mobilitätsbedarfe inzwischen verändert haben dürften. Auf Haushaltsbefragungen basierende Studien aus der Mitte der 1990er Jahre nennen einen nach wie vor hohen Anteil des Zufußgehens von 47 %, einen Anteil von drei Prozent für den Fahrradverkehr und einen Anteil von sieben Prozent für den kombinierten privaten Auto- und Motorradverkehr. Für den ÖPNV wird hier ein deutlich höherer Anteil von 43 % genannt, von dem 98 % auf die Minibusse entfielen (PENDAKUR 2005: 13).

Erhebungen, die im Rahmen der Erarbeitung des vierten Masterplans 2007 in Dar es Salaam durchgeführt wurden, zeigen ein noch weiteres Wachstum der ÖPNV-Anteile. Die Studie der Japan International Cooperation Agency (JICA), die mit der Erarbeitung des neuen Masterplans betraut war, nennt für 2007 einen Modal-Split-Anteil des ÖPNV von 61 %. Das Zufußgehen hatte in dieser Stichprobe nur noch einen Anteil von knapp 26 %. Private Automobile machten – bei gleichzeitigem absolutem Wachstum der Fahrzeuge – nur noch einen Anteil von 5,5 % aus. Motorräder – bei denen auf Grundlage der Statistik keine Unterscheidung zwischen

privat und kommerziell genutzten Fahrzeugen möglich ist – hatten zu diesem Zeitpunkt erst einen Anteil am Modal-Split von knapp einem Prozent (JICA 2008b: 30).⁷⁹⁾ Eine Studie von 2014 verweist schließlich auf einen Modal-Split-Anteil des ÖPNV von 68 % (MKALAWA, HAIXIAO 2014: 426).

Diese Bedeutung des ÖPNV hat – neben den bereits oben genannten Faktoren – auch sozioökonomische Gründe: „Most poor residents of Dar es Salaam rely absolutely on public transport. Due to their high relative cost, most residents only use taxis during emergencies, for instance, such as the need to rush a sick person to the hospital” (KOMBE et al. 2003: xv). Auch im Rahmen einer jüngeren stichprobenartigen Befragung unter 140 Daladala-Nutzern zeigte sich, dass eine Mehrheit der Befragten dieses Angebot zum Zeitpunkt der Befragung regelmäßig und mindestens zweimal täglich nutzte – größtenteils als Pendler (TINALI, KESSY 2012: 163). Bis zur Eröffnung der ersten BRT-Routen 2016 waren die Minibusse somit das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel in Dar es Salaam.

Im Hinblick auf den Umfang des Daladala-Angebots schätzt eine Studie von 2002, dass zu diesem Zeitpunkt eine Kapazität von insgesamt rund 3,2 Mio. Kundenfahrten pro Tag zur Verfügung stand. Bereits 2000 hätte die Nachfrage aber geschätzte 3,5 Mio. Kundenfahrten pro Tag erfordert, was auf eine Unterversorgung schließen lässt (SSATP 2002: 129).⁸⁰⁾ Auch die Ergebnisse einer Studie der Regulierungsbehörde SUMATRA unter 780 Nutzern der öffentlichen Busse deuten in diese Richtung: Fast

78) Für 1982 nennen SOHAIL et al. (2004: 151) einen Anteil des ÖPNV von 60 % an allen Pendlerfahrten, während dieser 1965 noch bei 18 % gelegen habe.

79) Zu bemerken ist, dass Motorrad-Taxis zu diesem Zeitpunkt noch nicht sehr weit verbreitet waren, wie auch die verfügbaren Importstatistiken zeigen (siehe Kap. 4.4.1.1).

80) Während die Quelle hier von einer Unterversorgung ausgeht, nennen weiter oben zitierte Quellen ein Überangebot. Zu berücksichtigen ist bei der Bewertung dieser Quellen, dass die Schätzung der exakten Anzahl verfügbarer Busse sowie der Nachfrage nur schwer möglich ist – z. B. aufgrund der unbekanntten Zahl nicht-registrierter Busse. Darüber hinaus variieren Unterversorgung einerseits und Überangebot andererseits vermutlich mit den Routen (attraktive bzw. weniger lukrative Routen) und auch Tageszeiten (z. B. Stoßzeiten). Je nach Gebiet und Tageszeit kann also vermutlich beides auftreten.

alle Befragten gaben dabei an, dass die Daladala-Crews (Fahrer und Schaffner) in den Stoßzeiten eine Überfüllung der Busse zuließen; knapp sieben Prozent hielten die Busse für regelmäßig „überfüllt“ und 93 % für „sehr überfüllt“ (SUMATRA 2011: 49).

Auch andere Studien liefern Ergebnisse hinsichtlich der Schwierigkeiten, die mit der Nutzung dieses Angebots verbunden sind, unter anderem „[a] lack of comfort, as most of the minibuses have no standard seats and their tendency to overload. Most passengers also perceive the minibuses as inherently unsafe due to their frequent involvement in accidents and the general lack of discipline of the drivers“ (SSATP 2002: 129). Unter Berücksichtigung verschiedener Faktoren wie z.B. Routentaktung, Fahrpreise, Reisegeschwindigkeit und Sauberkeit der Fahrzeuge gaben knapp 65 % der Befragten in der Studie von TINALI, KESSY (2012: 165f.) an, mit der Dienstleistung unzufrieden zu sein. Als weitere Gründe dieser hohen Unzufriedenheit lassen sich unter anderem lange Wartezeiten und Zeitverlust durch Staus nennen. Darüber hinaus schätzten ebenfalls rund 65 % der Befragten das Minibus-Angebot als wenig verlässlich oder überhaupt nicht verlässlich ein. Als ein möglicher Grund dafür können die teils langen Wartezeiten angeführt werden, die unter anderem daher entstehen, dass es keine Fahrpläne gibt und die Bus-Crews an den jeweiligen Terminals mit dem Fahrtantritt warten, bis die Busse vollständig gefüllt sind. Dies hat auch negative Auswirkungen auf die Wartezeiten an den Haltestellen, die zwischen den beiden Terminals einer Busroute liegen (KA'BANGE et al. 2014: 178).

Hinsichtlich der Servicequalität der Busse bekundete eine deutliche Mehrheit der Befragten in der SUMATRA-Studie eine Unzufriedenheit mit der Kommunikationsweise der Bus-Crews gegenüber den Fahrgästen (ca. 82 %). Über 85 % der Befragten bemängelten außerdem die Hygienebedingungen der Busse bzw. das äußere Erscheinungsbild der Bus-Crews. In Bezug auf die Unannehmlichkeiten, die während der Wartezeit an Bushaltestellen auftreten, nannten die Befragten fehlende Unterstände (ca. 70 %), das Fehlen öffentlicher Toiletten (ca.

43 %) sowie Diebstähle (ca. 42 %). Knapp 36 % der Befragten nannten zudem Überfüllung der Wartestätten und Enge durch wartende Passagiere (SUMATRA 2011: 48f. u. 66). Die ältere umfangreiche Studie zur Entwicklung und zu den Bedingungen des ÖPNV in Dar es Salaam von KOMBE et al. (2003) hatte bereits zu ähnlichen Ergebnissen geführt.

Neben diesen allgemeinen Herausforderungen der Nutzung öffentlicher Busse spielen auch Nutzergruppen-spezifische Aspekte eine wichtige Rolle – z.B. im Hinblick auf Alter und Geschlecht. Beispielsweise kommt es aufgrund von Fahrpreisermäßigungen für Schüler und Studenten, die zwar von der Regulierungsbehörde verordnet aber nicht subventioniert werden, regelmäßig zu Konflikten zwischen dieser Nutzergruppe und den Daladala-Crews. Denn weil diese deutlich weniger Einnahmen erzielen können, wenn sie Fahrpreisermäßigungen gewähren – aber aufgrund der genannten ökonomischen Zwänge darauf angewiesen sind, möglichst hohe Umsätze zu erzielen – lehnen sie es oft ab, Schüler und Studenten zum ermäßigten Preis mitzunehmen. Zum Teil müssen diese daher längere Fußwege in Kauf nehmen (DIAZ OLVERA et al. 2003: 293; KA'BANGE et al. 2014: 179; KOMBE et al. 2003: 66). Weibliche Fahrgäste sind dagegen oft sexueller Belästigung ausgeliefert – vor allem in Fällen, in denen die Busse überfüllt sind (KOMBE et al. 2003: 42f.; SUMATRA 2011: 49).

Wie die Studie von TINALI, KESSY (2012: 163) zeigt, nutzen die Fahrgäste der öffentlichen Busse oftmals auch alternative Verkehrsmittel: Von den 140 befragten Fahrgästen der Minibusse gaben knapp 23 % an, manchmal mit dem Taxi zu fahren, rund 26 % nannten die Nutzung von motorisierten Dreirädern und gut 35 % erwähnten die Nutzung motorisierter Zweiräder als alternatives Verkehrsmittel. Dass diese Alternativen eine zunehmend wichtigere Bedeutung erlangen, lässt sich nicht nur aufgrund oben genannter Faktoren vermuten, sondern auch angesichts der Tatsache, dass die individuellen Fahrtziele mit den öffentlichen Bussen häufig nicht direkt erreicht werden können: Von den in der Studie befragten

Nutzern gaben über 40 % an, am Tag der Erhebung einmal umgestiegen zu sein, rund 25 % der Befragten mussten zweimal umsteigen und knapp 13 % sogar mehr als zweimal, um ihren Zielort zu erreichen (TINALI, KESSY 2012: 164). Da zum Umstand des oft mehrmaligen Umsteigens noch die Tatsache kommt, dass die durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten aufgrund der Stausituation relativ gering sind (MARCEL, NGEWE 2011; MELBYE et al. 2015), verwundert es nicht, dass viele Pendler in Dar es Salaam oft mehrere Stunden täglich unterwegs sind, um ihren beruflichen oder privaten Bedürfnissen nachgehen zu können. Beispielsweise gaben Bewohner aus Mabibo in einer Befragung 2001 an, für die nur etwa sechs bis sieben Kilometer lange Strecke zum/vom Stadtzentrum zu Stoßzeiten rund zwei Stunden Fahrtzeit zu benötigen (KOMBE et al. 2003, 64).

Mit der Implementierung der Schnellbusse wurde auf einige Probleme der bisherigen, von den Daladala dominierten, Form des ÖPNV reagiert. Ein wesentliches Ziel der Verantwortlichen von DART ist es, die Bedingungen des ÖPNV für die Nutzer zu verbessern. Es liegen zwar noch keine Erhebungen auf der Nutzerseite vor. Doch trotz einiger Anlaufschwierigkeiten des neuen Systems (N.N. 2016a – *The Guardian*) – und weiterhin bestehender Probleme mit dem elektronischen Ticketsystem – lassen sich bereits jetzt einige positive Effekte der neuen ÖPNV-Dienstleistung identifizieren. Die Qualitätsstandards der Busse sind hoch und die Fahrzeuge gegenüber den Daladala grundsätzlich sicherer, zugänglicher und komfortabler. Außerdem haben sich aufgrund der separaten Linienführung die Reisegeschwindigkeiten für die DART-Nutzer deutlich erhöht (KAPAMA 2017 – *Tanzania Daily News*; VAN MEAD 2019 – *The Guardian*). Andererseits kommt es aber bislang auch beim neuen System zur Überlastung und Überfüllung der Busse zu den Stoßzeiten (KLANGO 2019 – *The Citizen*). Darüber hinaus fallen die Ticketpreise – anders als ursprünglich vorgesehen – im Durchschnitt deutlich höher aus als die Fahrpreise der Daladala (RIZZO 2019 – *The Conversation*).

4.3.2.3 Staatliche Steuerungsmechanismen

Den bisherigen Ausführungen lässt sich entnehmen, dass sich im Spannungsfeld zwischen den steigenden Mobilitätsbedarfen einerseits und den Schwierigkeiten der Abdeckung dieser Bedarfe andererseits eine Reihe von privaten und öffentlichen Optionen entwickelt hat. Diese erfüllen jeweils Teilfunktionen innerhalb des lokalen Ver-

kehrsystems. In der Summe sind sie bislang jedoch nicht ausreichend, um die Mobilitätsbedarfe aller Bewohner der Stadt vollständig abzudecken – und zugleich Sicherheitsaspekte, Servicestandards, gruppenspezifische Bedürfnisse etc. angemessen zu berücksichtigen. Davon abgesehen bringen verschiedene Mobilitätsmodi teils

eigene negative Effekte mit sich. Die Probleme des öffentlichen wie privaten Verkehrs liegen jedoch ebenso in der Verantwortung der Stadtentwicklungspolitik und -planung bzw. in der (lokal-)staatlichen Verkehrspolitik und -planung. Im Folgenden werden daher relevante staatliche Akteure und deren regulatorische, strategi-

sche und planerische Verantwortlichkeiten sowie Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrs beschrieben.

Der Straßen- bzw. Personenverkehr ist in Tansania durch eine Reihe an Gesetzen und Verordnungen sowie durch das Zusammenspiel verschiedener Behörden formell geregelt (Abb. 11). Zu nennen ist zunächst das übergeordnete Ministry of Works, Transport and Communications (MWTC). Diesem kommen Aufgaben der Policy- und Strategieformulierung sowie der Planung für die verschiedenen Verkehrssektoren, die Verkehrsinfrastruktur sowie die Verkehrssicherheit zu (MWTC 2019). Außerdem ist das Ministerium unter anderem für das Monitoring der Verkehrssektoren, die Initiierung von regulatorischen Maßnahmen sowie die Aufsicht über die ausgelagerte Regulierungsbehörde zuständig (The World Bank o.J.a: o.S.).

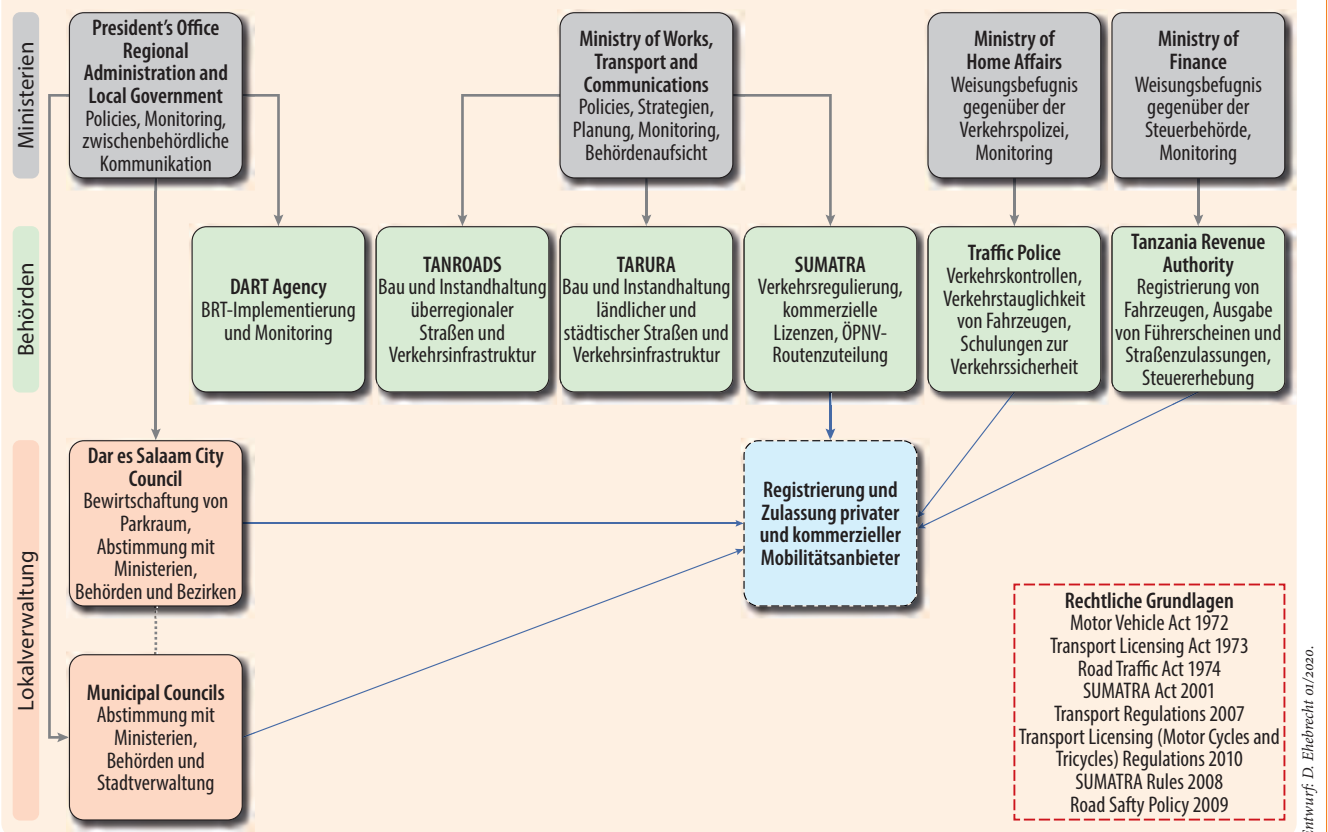
Die Surface and Marine Transport Regulatory Authority (SUMATRA) ist per Gesetz seit 2001 für die Regulierung, Lizenzierung und das Monitoring von kommerziellen Fahrzeugen verantwortlich.⁸¹⁾ Sie hat darüber hinaus die Aufgabe, für einen effizienten Wettbewerb dieser Anbieter zu sorgen und die Interessen der Fahrzeugnutzer zu

vertreten. Daher fällt unter anderem die Ausgabe und Kontrolle von Lizenzen für die Daladala-Anbieter, das Regulieren von Fahrtarifen und das Festlegen von Standards für den Personen- und Gütertransport in ihren Zuständigkeitsbereich (United Republic of Tanzania 2001). In diesem Rahmen wurden 2008 die SUMATRA Rules⁸²⁾ formuliert, die unter anderem Sicherheitsbestimmungen und Qualitätsstandards für Fahrzeuge sowie – im Falle von kommerziellen Fahrzeugen – Standards für den Kundenservice festhalten (United Republic of Tanzania 2008). Die allgemeinen Bestimmungen für die Zulassung und Nutzung motorisierter Fahrzeuge im Straßenverkehr, notwendige Führerscheine, Verkehrskontrollen und Verantwortlichkeiten der Verkehrspolizei sind dagegen im Motor Vehicles Act von 1972 und im Road Traffic Act von 1974 festgelegt (United Republic of Tanzania 2006 [1972], 1974). Die konkrete Regulierung der Minibus-Dienstleistungen ist in den Transport Licensing Regulations von 2007 geregelt, während eine ähnliche Verordnung im Zuge der Zulassung der Motorrad-Taxis 2010 erlassen wurde (United Republic of Tanzania 2007, 2010; siehe unten).

Für die Regulierung und Besteuerung des privaten wie öffentlichen Straßenverkehrs sind zudem das Ministry of Home Affairs (Ausstellung von Führerscheinen, Registrierung von Fahrervereinigungen) und die dem Ministry of Finance unterstellte Steuerbehörde Tanzania Revenue Authority (TRA) (Fahrzeugzulassung, Steuererhebung) zuständig. Die dem Ministry of Home Affairs unterstellte Verkehrspolizei übernimmt Aufgaben in der Durchsetzung von Regularien und Verkehrsregeln sowie in der Prüfung der Fahrzeugtauglichkeit (INF/MWTC/16; KOMBE et al. 2003: 24f.). Die hier genannten Behörden spielen damit auch für die staatliche Regulierung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung eine Rolle (siehe Kap. 4.4.5).

Auf lokaler Ebene ist die DART Agency für die Planung, Implementierung und das Monitoring von Dar es Salaam Rapid Transit, das heißt dem lokalen BRT-System, zuständig. Sie begleitet damit die Umsetzung der weiteren fünf Ausbauphasen des Bus-systems und ist für die Ausschreibung der Betreiberrechte verantwortlich (GD/DART/16). Aufgrund ihrer lokalen institutionellen Verankerung – DART wurde von der Dar es Salaam City Council initiiert – ist diese

Abb. 11: Formelle Steuerung des Straßen- und Personenverkehrs in Dar es Salaam.



81) Die rechtliche Grundlage hierfür ist wiederum der Transport Licensing Act (United Republic of Tanzania 1973).

82) Der vollständige Name dieser Regeln lautet: The SUMATRA (Technical Safety and Quality of Service Standard) (Passenger Vehicles) Rules, 2008.

Behörde dem President's Office – Regional Administration and Local Government⁸³⁾ zugeordnet. Diesem unterstehen alle regionalen und lokalen Verwaltungsebenen und damit ebenso die Stadt- und Bezirksverwaltungen, die – in Kooperation mit den übergeordneten Ministerien und Behörden – auf lokaler Ebene an Planung und Management des Verkehrs beteiligt sind und bis vor kurzem auch für die lokale Verkehrsinfrastruktur zuständig waren (siehe unten). In Dar es Salaam sind dies die Dar es Salaam City Council und die ihr zugeordneten Bezirksverwaltungen von Kinondoni, Ilala und Temeke. Durch Unterteilung dieser drei letztgenannten städtischen Gebietskörperschaften gehören seit 2016 außerdem die Ubungo Municipality sowie die Kigamboni Municipality dazu (PZI/MWTC/16).

Diese Lokalverwaltungen führen außerdem die Parkraumbewirtschaftung in ihren Konstitutionsgebieten durch und sind auf dieser Ebene an der Registrierung und Zulassung kommerzieller Mobilitätsanbieter beteiligt. Auch im Hinblick auf die Motorrad-Taxi-Dienstleistung übernehmen sie dahingehend seit kurzem wichtige administrative Funktionen (siehe Kap. 4.4.5). Zudem waren sie bis vor kurzem für den Bau und die Instandhaltung der städtischen Straßeninfrastruktur zuständig. Diese Aufgabe hat inzwischen die 2017 geschaffene Behörde Tanzania Rural and Urban Roads Agency (TARURA) übernommen. Die Verantwortung für den Bau und die Instandhaltung von Haupt- und überregionalen Straßen sowie der BRT-Infrastruktur (Trassen, Haltestellen, Terminals etc.) liegt hingegen in der Verantwortung der ebenso dem MWTC unterstellten Behörde Tanzania National Roads Agency (TANROADS). Die technische Infrastruktur des Bussystems wird durch die DART Agency verwaltet (GD/DART/16; INF/MWTC/16; KOMBE et al. 2003: 24ff.; *United Republic of Tanzania* 2017; **Bild 6**).

Neben diesen Akteuren und Verantwortlichkeiten spielen eine Reihe an planerischen und strategischen Steuerungstools für die Entwicklung des Verkehrs in Dar es Salaam eine Rolle. Im Rahmen ihrer Studie zur Entwicklung einer neuen Verkehrspolitik und eines umfassenden Verkehrsplans für Dar es Salaam⁸⁴⁾ hat die von der Dar es Salaam City Council beauftragte Japan In-

ternational Cooperation Agency zunächst mehrere Probleme des Verkehrsmanagements identifiziert (JICA 2008a). Diese beziehen sich unter anderem auf bis dato fehlende effektive politische Rahmenbedingungen, unklare Verantwortlichkeiten sowie auch Überschneidungen von Kompetenzen zwischen verschiedenen Behörden, fehlende Abstimmung und eine zu starke Fokussierung von Regulierungsmaßnahmen anstelle eines praktischen Managements des Verkehrs. Aus diesen Gründen wurde die Schaffung einer Dar es Salaam Urban Transport Authority (DUTA) vorgeschlagen (vgl. JICA 2008a; MFINANGA, MADINDA 2016), die eine strategische sowie koordinierende Funktion übernehmen und alle mobilitäts- und verkehrsrelevanten Bereiche effektiv vernetzen soll: "In that perspective, the role of DUTA is clearly specified, acting as intermediate and coordinating Authority between national policy and the agencies responsible [for] management and control of city transport and its development [...] [I]t is thus clear that DUTA is neither an executing agency nor a system operator, but is managing policy, coordination and high level control" (JICA 2008a: o.S.).

Neben der – bisher nicht erfolgten – Einrichtung dieser Koordinierungsbehörde arbeitet der JICA-Abschlussbericht zum Transport-Masterplan eine Reihe weiterer Teilprojekte, Programme und Pläne aus, die bis 2030 umgesetzt werden sollen, um ein

effektives und nachhaltiges Verkehrssystem aufzubauen. Hierzu zählt unter anderem die bereits erwähnte Implementierung von DART, Verbesserungsvorschläge für die Minibus-Dienstleistungen, Maßnahmen zur Verbesserung des Straßennetzwerks (unter anderem Straßenverbreiterung, Fußgängerwege, Raum für nicht-motorisierten Verkehr), die Einrichtung eines Verkehrsmanagements für das Stadtzentrum sowie die Entwicklung verschiedener Finanzierungsstrategien (JICA 2008a). 2018 wurde eine Überarbeitung des Masterplans durchgeführt, der unter dem neuen Titel „Dar es Salaam Urban Transport Masterplan“ auf die aktuellen Entwicklungen antworten und eine Koordinierung mit der städtischen Landnutzungsplanung ermöglichen soll (vgl. INF/JICA/16; JICA 2018).

Auf nationaler Ebene fand zum Zeitpunkt der empirischen Erhebungen der vorliegenden Studie im Verkehrsministerium (MWTC) zudem die Neuformulierung der National Transport Policy sowie die Formulierung von Strategien zu deren Implementierung statt. Diese soll die ältere Richtlinie von 2003 ersetzen und für den Zeitraum von 2016 bis 2026 gelten (PZI/MWTC/16; *United Republic of Tanzania* 2016a, 2016b).⁸⁵⁾ Auch die neue Policy reagiert auf die bereits genannten Herausforderungen des Transportwesens⁸⁶⁾ und hält speziell für den städtischen Verkehr fest: "Urban transport in Dar es Salaam, and to a lesser extent in oth-

Bild 6: Dar Rapid Transit-Bus und Bus Rapid Transit-Infrastruktur mit separaten Fahrspuren.



Aufnahme: D. Ehebrecht 02/2018.

83) Zuvor „Prime Minister's Office – Regional Administration and Local Government“, wie noch in zahlreichen Publikationen zu finden ist.

84) Dieser trägt den Titel: „Dar es Salaam Transport Policy and System Development Master Plan“ (JICA 2008a; siehe Kap. 4.3).

85) Bislang liegt lediglich eine Draft-Version der neuen National Transport Policy vor.

86) Zu diesen zählt das Dokument „high costs, both for infrastructure and operations; low quality services; high backlog of infrastructure maintenance and rehabilitation requirements; inadequate institutional arrangements, laws, regulations and procedures; insufficient investment; low level of enforcement of safety, laws, regulations and procedures; low capacity for monitoring and evaluation; and inadequate number of professional and technical human resources to manage and operate the transport sector efficiently and effectively“ (*United Republic of Tanzania* 2016a: o.S.).

er urban areas is characterized by high levels of congestion, long uncomfortable commuting journeys, overcrowded buses, substantial air pollution, poor road safety, poor pedestrian walkways, limited parking facilities and pedestrian pavements, limited urban road investment, and poor traffic management. Mostly, the problems are the combined result of a growing urban vehicle fleets [...] coupled with limited resources and a weak administrative and planning structure” (*United Republic of Tanzania* 2016a: o.S.).

Sie hat daher unter anderem zum Ziel, Richtlinien für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und deren Finanzierung, die städtische Zugänglichkeit und Mobilität, den ländlichen Verkehr, die Regulierung des Transportmarktes, den Kapazitätsausbau zum effizienteren Management des Verkehrssektors sowie für die Berücksichtigung von Gendermainstreaming, HIV/AIDS und Umweltthemen in allen mobilitäts- und verkehrsbezogenen Bereichen bereitzustellen. Für den Bereich städtischer Mobilität (das Dokument spricht von „urban access and mobility“) werden folgende allgemeine Teilziele festgehalten: Die Erhöhung der Erreichbarkeit von Mobilitäts Optionen durch eine angepasste Landnutzungsplanung, die Verbesserung der Straßennetzwerke und ihrer Instandhaltung, die Sicherstellung reibungsloser Verkehrsflüsse, den Ausbau der Kapazitäten des ÖPNV sowie Sicherstellung einer schnellen, effizienten, sicheren und kostengünstigen Beförderung (*United Republic of Tanzania* 2016a: o.S.). Hervorzuheben ist, dass das Dokument in Bezug auf den ÖPNV jedoch sehr allgemein bleibt und kaum spezifische Hinweise zur Rolle und Einbindung verschiedener Modi gibt. Motorrad-Taxis werden in der Beschreibung der gegenwärtigen Lage von Mobilität und Verkehr zwar als Verkehrsmittel erwähnt – im Kontext der Policy-Formulierung selbst finden sie aber keine Erwähnung.

Die Umsetzung der in der Policy formulierten Ziele soll durch die Bereitstellung von Implementierungsstrategien unterstützt werden. Im Bereich der urbanen Mobilität werden in diesem Zusammenhang relevante Maßnahmen genannt, die sich auf die Landnutzungsplanung inklusive Nachfragemanagement, das Straßensystem und den ÖPNV beziehen: Im Bereich der Landnutzungsplanung beinhalten diese unter anderem Maßnahmen zur Reduzierung der Staus in den innerstädtischen Gebieten, in diesem Zusammenhang die Einführung von

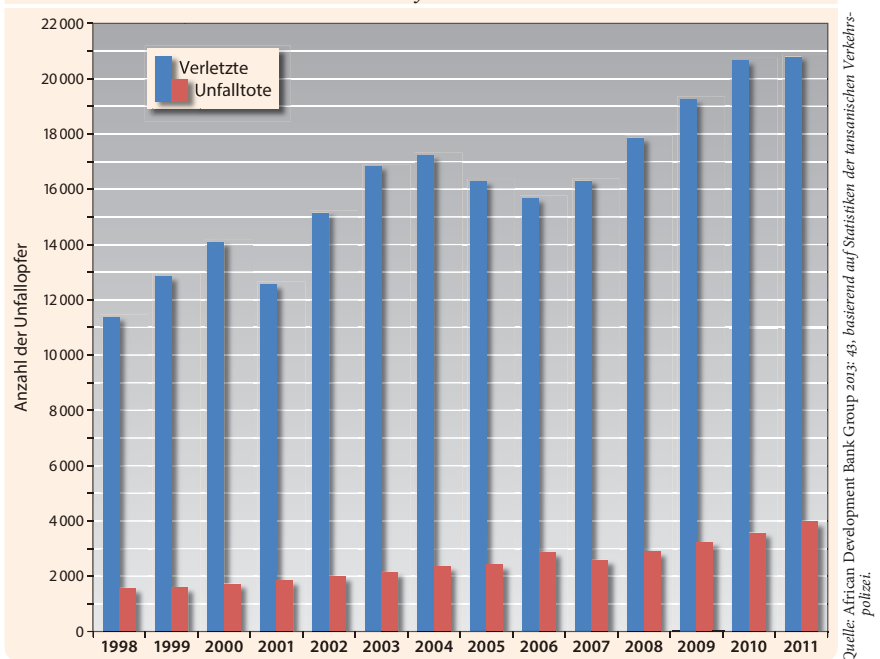
Straßenmautgebühren sowie die Implementierung von Verkehrsmasterplänen.⁸⁷⁾ Das Straßensystem und dessen Management sollen unter anderem durch automatisierte Verkehrssteuerung (das heißt Ampelsysteme), effizientere Kanalisierung von Fahrspuren an Kreuzungen und Niveaufreiheit (bzw. Höhenfreiheit), aber auch durch eine Förderung des ÖPNV verbessert werden. Letzteres soll durch die Einrichtung von Massentransportmitteln in allen Städten und deren Attraktivitätssteigerung gegenüber privaten Automobilen sowie durch das Bereitstellen von Flächen für den Bau von Infrastrukturen, die für den ÖPNV benötigt werden, geschehen (*United Republic of Tanzania* 2016b).

Konkrete Maßnahmen wurden zuletzt vor allem über das Transport Sector Investment Programme (TSIP) zwischen 2007 und 2017 unter Beteiligung verschiedener Behörden finanziert und (teilweise) umgesetzt (PZI/MWTC/16). Mit dem übergeordneten Ziel, die Inklusion benachteiligter sozialer Gruppen zu erreichen, beinhaltet das TSIP unter anderem Maßnahmen zur Stimulierung lokaler und internationaler Investitionen im Verkehrsbereich, dabei die Förderung von öffentlich-privaten Partnerschaften, der Auf- und Ausbau verkehrsrelevanter Infrastrukturen sowie allgemein die Förderung eines effizienten Transportwesens. Für Dar es Salaam sah das TSIP die Lösung der Stauproblematik durch die Fertigstellung der ersten DART-Phase, den

Ausbau von zwei Hauptverkehrskreuzungen, den Bau von Straßen inklusive einer weiteren Ringstraße, die Etablierung der Koordinierungsbehörde DUTA sowie die (inzwischen erfolgte) Fertigstellung der Nyerere Bridge vor, die für eine bessere Straßenanbindung des östlichen Stadtbezirks Kigamboni sorgen soll (*United Republic of Tanzania* 2013a: vii u. xi). Diese verschiedenen Investitionen im Verkehrsbereich sind zudem in einem größeren Zusammenhang zu sehen, da sie in andere Politikfelder hineinspielen: “The 10 Year TSIP is intended to provide a critical contribution to the National Strategy for Growth and Reduction of Poverty (MKUKUTA), the National Development Plan, and the country’s aspired development to a middle income level status as envisioned in the Vision 2025” (*United Republic of Tanzania* 2013a: vi).

Ein weiterer Aspekt der Verkehrspolitik ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Zwischen 1998 und 2011 hatte sich hierbei ein negativer Trend abgezeichnet, der sich anhand von Statistiken der tansanischen Verkehrspolizei nachweisen lässt: In diesem Zeitraum hatte die Zahl der Unfalltoten und -verletzten in Tanzania annähernd kontinuierlich zugenommen (*Abb. 12*). Als wesentliche Faktoren von Verkehrsunfällen in Tanzania werden im Kriminalitäts- und Verkehrsbericht der tansanischen Polizei in 2016 sowie in einem SUMATRA-Bericht von 2017 verschiedene Aspekte des Fahrverhaltens der Verkehrsteilnehmer,

Abb. 12: Verletzte und Tote bei Verkehrsunfällen in Tanzania zwischen 1998 und 2011.



87) Genannt werden unter anderem: ein bis 2020 zu formulierender „Urban Land Use Plan“, der auch Mobilitätsbedarfe für neu entstehende Siedlungen berücksichtigt, die Formulierung von Empfehlungen für einen „Transport Master Plan“ bis 2021 und die Integration intermediärer Verkehrsmittel und des nicht-motorisierten Verkehrs bis 2019.

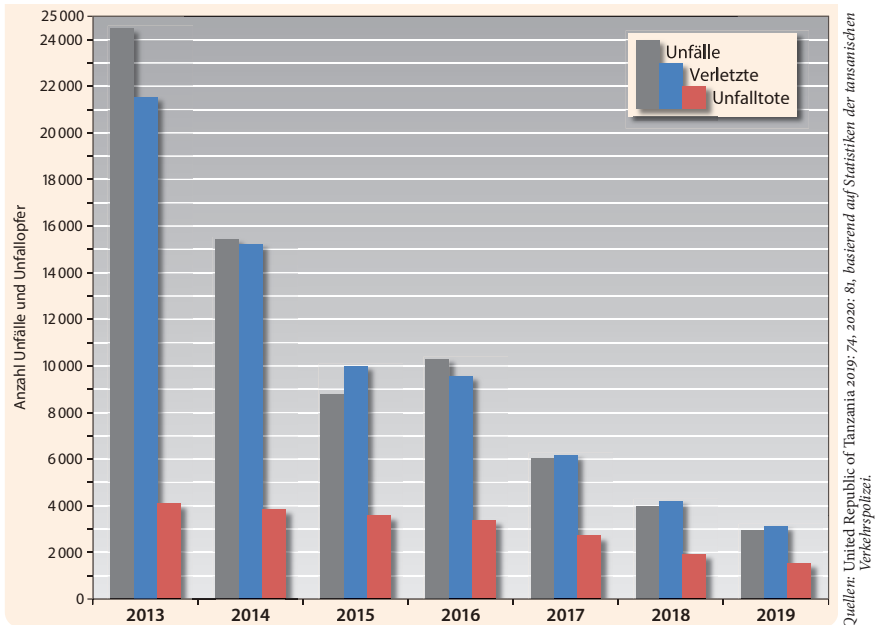
verkehrsuntaugliche Fahrzeuge und Bedingungen der Verkehrsinfrastruktur genannt (United Republic of Tanzania 2016c: 43; SUMATRA 2017: 33).

In Reaktion darauf wurde 2009 eine National Road Safety Policy zur Verbesserung der Verkehrssicherheit formuliert und dies mit dem Ziel, die Anzahl der jährlichen Verkehrsunfälle ausgehend vom Basisjahr 2008 bis 2015 um mindestens 25 % zu reduzieren. Diese beinhaltet verschiedene Vorschläge für konkrete Maßnahmen, die unter der Federführung der National Road Safety Council (NRSC) umgesetzt werden sollten: Die Policy schlägt unter anderem vor, den Zustand der tansanischen Straßen zu verbessern, durch bessere Kontrollen die Fahrzeugsicherheit zu erhöhen, die Fahrer-ausbildung und Führerscheinprüfung zu optimieren, die Nutzung öffentlicher Mobilitätsangebote zu fördern und generell das öffentliche Bewusstsein für Verkehrssicherheit zu stärken (United Republic of Tanzania 2009: 15ff. u. 31ff.; SUMATRA 2017: 47). Angesichts der hohen Unfallzahlen der Motorrad-Taxis (siehe Kap. 4.4.1.2) spielt die Richtlinie damit auch für diesen Teilbereich der Verkehrspolitik eine wichtige Rolle. Es

ist zwar unklar, inwieweit dies im Zusammenhang mit den im Kontext der Policy getroffenen Maßnahmen steht – z. B. mit einigen inzwischen durchgeführten medialen Kampagnen zur Verkehrssicherheit

(AMAN 2017 – *The Citizen*). Jedoch ist seit 2014 wieder ein annähernd kontinuierlicher Rückgang der insgesamt in Tansania registrierten Unfälle sowie der Verkehrstoten und -verletzten zu verzeichnen (Abb. 13).

Abb. 13: Verkehrsunfälle, Verletzte und Unfalltote in Tansania zwischen 2013 und 2019.



4.4 Das Feld der Motorrad-Taxis: soziale Praktiken, Relationen und Regulierungsformen

Dieses Kapitel stellt die Ergebnisse der Studie in deskriptiv-analytischer Weise dar. Dabei werden die im empirischen Material identifizierten sozialen Praktiken, Relationen und Regulierungsformen des Motorrad-Taxi-Feldes herausgearbeitet. Dazu ist das Kapitel entlang der sechs empirischen Analysekatoren strukturiert, die auf Grundlage des GT-basierten Vorgehens (siehe Kap. 4.2.2) entwickelt wurden: In Kapitel 4.4.1 wird zunächst die Herausbildung des Feldes nachgezeichnet. Daran

anschließend arbeitet Kapitel 4.4.2 die biografischen Hintergründe der Dienstleistungsanbieter, ihre Fahrzeugzugänge und ihre Berufseinstiege heraus, bevor Kapitel 4.4.3 das Angebot der Motorrad-Taxis als ökonomische Praxis betrachtet. In Kapitel 4.4.4 wird die Organisation der Motorrad-Taxi-Dienstleistung dargestellt und gezeigt, welche Praktiken der Selbstregulierung daraus hervorgegangen sind. Kapitel 4.4.5 betrachtet die Praktiken staatlicher Regulierung mit denen seit etwa 2010

versucht wird, die Motorrad-Taxi-Dienstleistung zu formalisieren und zu kontrollieren. Abschließend werden in Kapitel 4.4.6 unterschiedliche Formen der konflikthaften und kooperativen Auseinandersetzungen zwischen verschiedenen öffentlichen und privaten Akteuren des Feldes nachgezeichnet. Deren Praktiken zielen einerseits auf die Durchsetzung spezifischer Interessen und andererseits auf eine allgemeine Verbesserung des Motorrad-Taxi-Angebots ab.

4.4.1 Herausbildung des Feldes

Die in Kapitel 4.3 beschriebenen Zusammenhänge zeigen wesentliche Ausgangsbedingungen des Aufkommens und der Verbreitung der Motorrad-Taxi-Dienstleistung in Dar es Salaam. In diesem Kapitel wird gezeigt, wie sich vor diesem Hintergrund ein spezifisches Feld der Motorrad-

Taxis in Dar es Salaam herausgebildet hat. Hierzu werden zunächst das Entstehen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung und die Aneignung des städtischen Raumes durch ihre Anbieter skizziert (Kap. 4.4.1.1). In Kapitel 4.4.1.2 werden dann die Funktionen der Motorrad-Taxis im Kontext städtischer

Mobilität dargestellt sowie ihre Effekte und ihre öffentliche Wahrnehmung herausgearbeitet. Kapitel 4.4.1.3 führt schließlich die zentralen Akteure des Feldes ein und bereitet damit die darauffolgende Analyse der sozialen Praktiken, Relationen und Regulierungsformen vor.

4.4.1.1 Entstehen der Dienstleistung und Aneignung des städtischen Raumes

Die Verwendung von Motorrädern zur Deckung von Mobilitätsbedarfen ist für sich genommen kein neues Phänomen in Tansania: Verkehrszählungen auf den Hauptverkehrsachsen der Morogoro Road, der Nyerere Road und der Kilwa Road, die im Rahmen einer Studie des Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP)

2002 durchgeführt wurden, deuten darauf hin, dass diese Mobilitätsform schon zum damaligen Zeitpunkt existierte. Unter den damals gezählten Fahrzeugen befanden sich zudem auch bereits motorisierte Dreiräder, obwohl anhand der Statistiken keine Unterscheidung zwischen Zwei- und Dreirädern möglich ist (SSATP 2002: 125). Al-

lerdings muss davon ausgegangen werden, dass die Mehrzahl der damals vorhandenen Fahrzeuge zu diesem Zeitpunkt noch als privates Motorrad (Pikipiki) genutzt wurde (siehe unten). Weitere Schätzungen aus 2007 zeigen, dass zu diesem späteren Zeitpunkt – bei einer Gesamtbevölkerung von ca. 3 Mio. Einwohnern – bereits rund

30 Motorräder auf 1000 Einwohner kamen, wobei in diesen Statistiken auch keinerlei Unterscheidung zwischen den Fahrzeugtypen getroffen wird (JICA 2008a, 2008b: 18).⁸⁸⁾

Die Fahrzeug-Importstatistiken der TRA verdeutlichen, dass es in Tansania tatsächlich erst zu diesem Zeitpunkt allmählich zu einem stärkeren Wachstum von motorisierten Zwei- und Dreirädern kam (Abb. 14 u. 15): Bis 2010 nahm die Zahl jährlich importierter Motorräder kontinuierlich zu und hielt sich bis 2013 auf hohem Niveau von über 100 000 Fahrzeugen pro Jahr. 2014 stieg die Zahl auf einen Rekordwert von rund 175 000 importierten Zweirädern an. Auch für die motorisierten Dreiräder (Bajaj)⁸⁹⁾ nahmen die Importzahlen annähernd kontinuierlich zu, wobei die Zahlen im Vergleich deutlich geringer ausfallen. Gegenwärtig sind weder für Dar es Salaam (INF/SUMATRA/18; PZI/KMC/1+2/16) noch für Tansania insgesamt exakte Zahlenwerte der registrierten Fahrzeuge verfügbar.⁹⁰⁾ Die World Health Organization (WHO) führt in ihrem „Global Status Report on Road Safety“ für 2016 jedoch einen Wert von landesweit knapp 1,3 Mio. registrierten Zwei- und Dreirädern an (WHO 2018). Der Director General der SUMATRA-Behörde bestätigte diese Kennziffer und erläuterte, dass etwa 10 % davon motorisierte Dreiräder gewesen seien. Von den Fahrzeugen seien zu diesem Zeitpunkt über 90 % für kommerzielle Taxi-Dienstleistungen eingesetzt worden (PZI/SUMATRA/2/16). Bis November 2018 war die Anzahl der in Tansania verfügbaren Motorrad-Taxis den Angaben des SUMATRA-Director of Road Licensing zufolge auf 1,8 Mio. gestiegen (INF/SUMATRA/18).

Für die konkreten Anfänge des Einsatzes von Motorrädern für das Anbieten von Taxi-Dienstleistungen in Tansania finden sich zwar keine eindeutigen Belege. Allerdings ist das in Dar es Salaam verbreitete Narrativ, dass diese zunächst Anfang der 2000er Jahre im Grenzgebiet zu Uganda aufkamen – in Uganda hatten sich die Motorrad-Taxis schon in den 1990er Jahren durchgesetzt (siehe Kap. 2.3.1). Über Zeit gelangte die Dienstleistung – zusammen mit ihrer Be-

Abb. 14: Jährliche Importe motorisierter Zweiräder zwischen 2003 bis 2015.

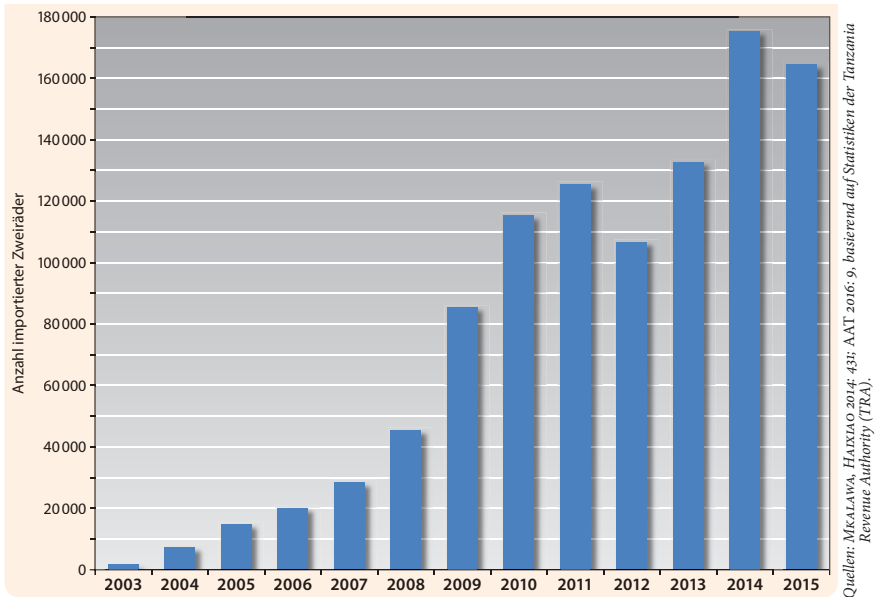
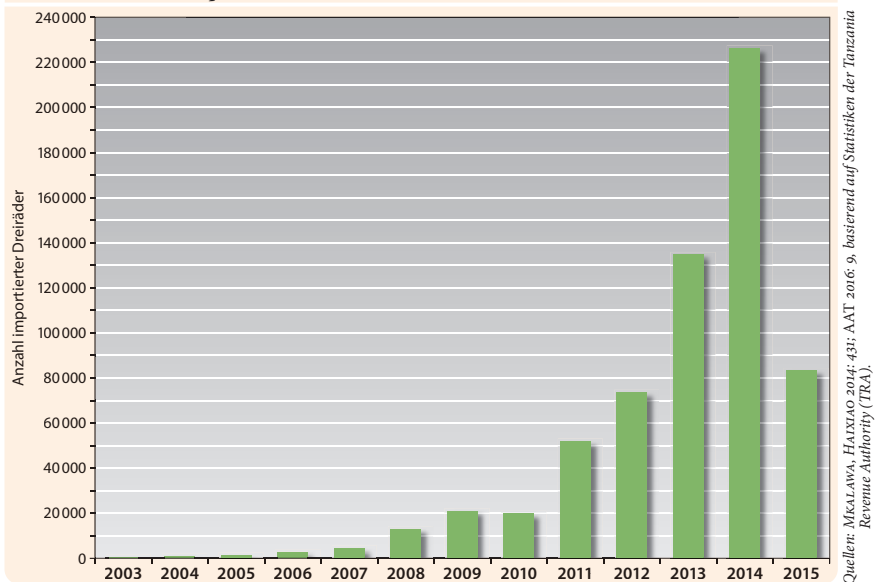


Abb. 15: Jährliche Importe motorisierter Dreiräder zwischen 2003 bis 2015.



zeichnung Bodaboda – von dort in die Stadt Bukoba im nordwestlichen Tansania. Hier etablierte sie sich schnell als Mobilitätsform und Anbieter begannen damit, die dort bereits existierende Fahrrad-Taxi-Dienstleistung zu ergänzen. Ähnlich zum früheren Aufkommen der anfangs nicht regulierten Daladala-Dienstleistung lässt sich gleichfalls für die Etablierung der Moto-Taxis fest-

halten, „[that] there was the demand and they took up the demand as an opportunity to them“ (PZI/SUMATRA/1/16). Aufgrund der wahrgenommenen Vorteile verbreiteten sich die Motorrad-Taxis (zunächst die Zweiräder) relativ schnell auch in anderen Landesteilen und boten nach und nach in immer weiteren Orten ihre Dienstleistung an.

88) Es ist anzumerken, dass die so zustande kommende Gesamtzahl von rund 90 000 Motorrädern (inklusive Dreirädern) für 2007 angesichts der im Folgenden dargestellten jährlichen Importstatistiken relativ hoch erscheint, zumal davon ausgegangen werden muss, dass zwar ein Großteil, aber längst nicht alle der importierten Fahrzeuge in Dar es Salaam verbleiben.

89) Der in Tansania verbreitete Name leitet sich vom gleichnamigen indischen Hersteller dieser Fahrzeuge ab. Neben den Bajaj sind allerdings noch weitere Fahrzeughersteller auf dem tansanischen Markt vertreten.

90) SALUM et al. (2019: 189) nennen eine Zahl von insgesamt rund 300 000 in Dar es Salaam registrierten Motorrädern für 2016. Von diesen seien die meisten als Motorrad-Taxis verwendet worden. Eine Unterscheidung zwischen Bodaboda und Bajaj geht aus den Angaben nicht hervor. Unklar ist, warum die offiziellen Importzahlen 2015 zurückgegangen sind. Dies könnte möglicherweise mit Effekten der Marktsättigung erklärt werden, auf unvollständige Statistiken zurückgeführt werden oder eine Folge strengerer Kontrollen und Antikorruptionsmaßnahmen der 2015 neu gewählten Landesregierung sein. In Folge Letzterer kam es zu Entlassungen von Mitarbeitern der Hafenaufsicht in Dar es Salaam, wo alle importierten Fahrzeuge entladen werden (MTULYA 2015 – Daily Nation). Für die beiden letztgenannten Punkte spricht außerdem, dass auch die Importzahlen privater Pkw für 2015 zurückgegangen sind (Abb. 10).

Zusammenfassung

Als Motor und zugleich als Konsequenz der Verstärkerungsprozesse in Subsahara-Afrika kommt der Entwicklung lokaler Verkehrssysteme eine wichtige Rolle zu. Neben einer steigenden Individualmotorisierung und der Planung größerer ÖPNV-Projekte (Schnellbussysteme) ist dabei das Wachstum ‚informeller‘ Mobilitätsdienstleistungen ein wichtiges Merkmal. Vor allem das Angebot der Motorrad-Taxis hat in den vergangenen Jahren einen starken Bedeutungsgewinn erfahren. Diese sorgen für die Erreichbarkeit randstädtischer Siedlungsgebiete und erfüllen auch in innerstädtischen Gebieten wichtige Ergänzungsfunktionen. Diesen positiven Effekten stehen andererseits negative Auswirkungen gegenüber, die sich unter anderem in hohen Unfallzahlen äußern. Bisherige Studien haben neben einer Bearbeitung dieser Verkehrssicherheitsthematik vor allem quantitative Angebotsmerkmale und Nutzerbewertungen herausgearbeitet. Auch um die Potenziale für eine Reduzierung ihrer Negativeffekte und für ihre stärkere verkehrsplanerische Einbettung abschätzen zu können, bedarf es darüber

hinaus allerdings eines besseren Verständnisses ihrer Steuerungsmechanismen.

Vor diesem Hintergrund untersucht diese Studie die Organisation und Regulierung der Motorrad-Taxis am Beispiel der tansanischen Metropole Dar es Salaam. Die Empirie stützt sich auf ein methodisch qualitativ ausgerichtetes Vorgehen, das sich am Forschungsstil der Grounded Theory und den Argumenten des *Southern Urbanism* orientiert. Die Analyse und Einordnung der Ergebnisse basiert auf verschiedenen theoretischen Perspektiven der Steuerung (Governance, Informalität und Neo-Institutionalismus) sowie auf Konzepten aus dem Feld der soziologischen Praxistheorien. Die Publikation zeigt, welchen Einfluss der lokalspezifische Kontext für das Entstehen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung in Dar es Salaam hat und welche Governance-Mechanismen ihre kontinuierliche Integration in den lokalen Markt der Mobilitätsdienstleistungen ermöglichen. Dabei deckt die Studie die Voraussetzungen des Berufseinstiegs und Fahrzeugzugangs der Anbieter sowie resultierende ökonomische Relationen auf und erklärt das Zu-

sammenspiel verschiedener Dimensionen der Selbstregulierung, der staatlichen Regulierung sowie konflikthafter und kooperativer Auseinandersetzungen zwischen den Stakeholdern des Motorrad-Taxi-Feldes. Die Publikation kommt zu dem Ergebnis, dass den zunehmend professionell agierenden Vereinigungen der Dienstleistungsanbieter eine große Relevanz für die Steuerung und potenziell für eine Verbesserung der Dienstleistung zukommt. Darüber hinaus verdeutlicht die Studie den engen Zusammenhang von nicht-staatlichen und staatlichen Regulierungsformen im Bereich der urbanen Mobilität und trägt damit zugleich zur Überwindung einer oft unterstellten Dichotomie von ‚informellen‘ und ‚formellen‘ gesellschaftlichen Relationen bei. Aufbauend auf einer sozialtheoretischen Analyse liefert die Studie außerdem einen empirischen Beitrag zu aktuellen (stadt-)theoretischen Debatten um das Verhältnis von gesellschaftlichen Strukturzwängen in den Städten Subsahara-Afrikas einerseits und den Handlungsmöglichkeiten sozialer Akteure andererseits.

Urbane Mobilität und Informalität in Subsahara-Afrika

Eine Studie zur Marktintegration der Motorrad-Taxis in Dar es Salaam

Mit 30 Farbabbildungen, 20 Tabellen und 18 Farbbildern

Selbstverlag Fach GEOGRAPHIE der Universität Passau

Summary

As a driving force and, at the same time, as a consequence of urbanisation in Sub-Saharan Africa the dynamics of local transport systems play an important role. Alongside growing individual motorisation and the planning of large public transport projects (i.e. bus rapid transit systems) the growth of 'informal' mobility services is a significant factor in this regard. Motorcycle-taxis in particular have become an important means of transport in recent years. They increase accessibility of settlements in the urban fringe and provide crucial service functions in inner urban areas. On the other hand, they involve negative effects, such as high numbers of accidents. Existing studies importantly have contributed to a better understanding of this road safety issue and have revealed quantitative service characteristics and user perceptions. However, in order to reduce negative effects and to evaluate the potentials

for their consideration in urban transport planning among other things, it is fundamental to also understand the governance of motorcycle-taxis.

Against this background, this study investigates the organisation and mode of regulation in the field of motorcycle-taxis in the Tanzanian metropolis of Dar es Salaam. The study is based on a qualitative research design and follows a Grounded Theory approach and the arguments of *Southern Urbanism*. The analysis of the empirical results is informed by several theoretical perspectives (i.e. governance, informality, and neo-institutionalism) and concepts from the field of sociological practice theories. The study shows how the emergence of motorcycle-taxis in Dar es Salaam is shaped by the local context and how particular governance mechanisms continuously enable their integration into the local market of mobility services. In this regard, the study shows how

operators enter the job, gain access to a service vehicle and what kind of economic relations result from it. It also explains how self-regulation, state regulation as well as conflicts and cooperation between stakeholders of the motorcycle-taxi field interrelate. The results of the study unveil that associations of motorcycle-taxi operators increasingly become professional and play an important role in governing and improving the services. The study also displays how self-regulation and state regulation in the area of urban mobility complement each other. In that way it contributes to overcoming the often-assumed dichotomy between 'informal' and 'formal' social relations. Moreover, based on a social-theoretical analysis the study contributes to current urban theory debates on the relations between the constraints of social structures in the cities in Sub-Saharan-Africa on the one hand and the agency of social actors on the other hand.

Daniel Ehebrecht

Urbane Mobilität und Informalität in Subsahara-Afrika

Eine Studie zur Marktintegration der Motorrad-Taxis in Dar es Salaam

Mit 30 Farbabbildungen, 20 Tabellen und 18 Farbbildern

Selbstverlag Fach GEOGRAPHIE der Universität Passau

Motorrad-Taxis haben sich in den vergangenen Jahren zu einem wichtigen Verkehrsmittel in den Städten Subsahara-Afrikas entwickelt. Sie sorgen für die Erreichbarkeit randstädtischer Siedlungen und erfüllen wichtige Ergänzungsfunktionen in innerstädtischen Gebieten – gerade dort, wo der öffentliche Nahverkehr kein ausreichendes Angebot bereitstellt. Damit gewährleisten sie Mobilität für die städtische Bevölkerung. Diesen positiven Effekten stehen allerdings auch negative Auswirkungen gegenüber, die sich unter anderem in hohen Unfallzahlen äußern. Vor diesem Hintergrund untersucht die vorliegende Studie die Organisation und Regulierung des Motorrad-Taxi-Angebots am Beispiel der tansanischen Metropole Dar es Salaam und zeigt, welchen Einfluss der lokalspezifische Kontext für das Entstehen der Motorrad-Taxi-Dienstleistung hat und welche Governance-Mechanismen ihre Integration in den lokalen Markt der Mobilitätsdienstleistungen ermöglichen. Dabei deckt sie die zugrundeliegenden sozioökonomischen Zusammenhänge auf und erklärt das Zusammenspiel verschiedener Dimensionen der Selbstregulierung, der staatlichen Regulierung sowie konflikthafter und kooperativer Auseinandersetzungen zwischen den beteiligten Akteuren und kommt zu dem Ergebnis, dass den zunehmend professionell agierenden Vereinigungen der Dienstleistungsanbieter eine große Bedeutung für die Steuerung und potenziell für eine Verbesserung der Dienstleistung zukommt. Darüber hinaus verdeutlicht die Studie den engen Zusammenhang von nicht staatlichen und staatlichen Regulierungsformen im Bereich der städtischen Mobilität und trägt damit zur Überwindung einer oft unterstellten Dichotomie von ‚informellen‘ und ‚formellen‘ gesellschaftlichen Relationen bei. Aufbauend auf einer sozialtheoretischen Analyse liefert die Dissertation einen empirischen Beitrag zu aktuellen stadttheoretischen Debatten um das Verhältnis von gesellschaftlichen Strukturzwängen in den Städten Subsahara-Afrikas einerseits und den Handlungsmöglichkeiten sozialer Akteure andererseits.

Daniel Ehebrecht, Dr. rer. nat., M. A., geboren 1983 in Osnabrück. 2009 bis 2012 Masterstudium der Wirtschafts- und Sozialgeographie an der Universität Osnabrück. 2012 bis 2014 wissenschaftliche Hilfskraft im Institut für Geographie sowie im Institut für Migrationsforschung und Interkulturelle Studien an der Universität Osnabrück. 2015 bis 2018 wissenschaftlicher Mitarbeiter im Geographischen Institut an der Humboldt-Universität zu Berlin. 2018 bis 2020 wissenschaftlicher Mitarbeiter im DLR-Institut für Verkehrsforschung. 2020 Promotion an der Humboldt-Universität zu Berlin und seit 2020 Projektmanager für nachhaltige Mobilität in der Internationalen Klimaschutzinitiative.

ISBN 978-3-9817553-7-4



9 783981 755374

€33,90 [D]

€34,80 [A]