

► Infobox



© Johannes Pfeleider / www.zooorient.de

Ausgestorben

Die Kihansi Gischtkröte, *Nectophrynoides asperginis*, ist in der freien Natur ausgestorben. Dies gab die Nichtregierungsorganisation „Wildlife Conservation Society of Tanzania“ bekannt, wobei sie sich auf eine entsprechende Erklärung der Weltnaturschutzunion (IUCN) berief.

Von Rolf D. Baldus

Die lebend gebärende Kröte kam nur in einer einzigen Schlucht in Tansania auf einer Fläche von 20.000 m² vor. Sie hatte das Pech, dass die tansanische Regierung mit Unterstützung von Entwicklungshilfegebern dort einen Staudamm und ein Kraftwerk baute. Auch die deutsche Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) war an der Finanzierung beteiligt. Eine ordentliche Umweltverträglichkeitsprüfung hatte man sich gespart, und das kleine Tierchen, von dem es nur um die 20.000 Stück gab, wurde erst 1996 entdeckt, zwei Jahre nach Baubeginn.

Wasserzufluss und Gischt wurden durch den Damm wesentlich vermindert. Die Lebensbedingungen der Kröte verschlechterten sich, und ihr Bestand halbierte sich innerhalb von zwei Jahren. Als vorübergehende Hilfsmaßnahme installierte man eine künstliche Beregnung und reduzierte die Stromerzeugung. 500 Kröten wurden eingefangen und in amerikanischen Zoos zur Nachzucht gebracht. 2003 stellte man fest, dass die Kröten von einer für sie tödlichen und in Tansania bislang unbekanntem Pilzkrankung befallen waren. Der in Australien und Südafrika vorkommende Pilz war möglicherweise an den Stiefeln der Forscher und Krötenretter eingeschleppt worden.



© iStockphoto/Jose Quintana

Tansania

Serengeti muss doch sterben?

Die Planungen für eine Fernstraße quer durch die Serengeti sorgen für Aufregung innerhalb und außerhalb Tansanias. Die einen sehen darin eine Chance für den wirtschaftlichen Fortschritt des Landes, die anderen eine Gefahr für eines der weltweit größten Naturschutzgebiete. Doch ist der geplante Serengeti Highway letztlich sogar nur die Spitze des Eisbergs?

Von Rolf D. Baldus

Seit 20 Jahren laufen die Planungen für den Bau der Fernstraße. Sie soll die Häfen Mombasa, Dar es Salaam und Tanga mit Zentralafrika verbinden. Offenbar werden die Pläne jetzt konkret. 2012 soll der Bau beginnen. 70 Kilometer der neuen Straße würden südlich der kenianischen Grenze durch den Serengeti-Nationalpark verlaufen und ihn somit faktisch teilen (s. Karte). Dies stünde im scharfen Gegensatz zum Managementplan des Nationalparks und zu allen internationalen Verpflichtungen, die das Land eingegangen ist, als die UNESCO den Park als Weltnaturerbe anerkannt hat. Die Nationalparkverwaltung TANAPA ist in heller

Aufregung, darf sich als halbstaatliche Organisation aber nicht kritisch äußern.

Paradies in Gefahr: Das Geheimnis der Serengeti

Die Serengeti hat die höchste Konzentration von wildlebenden Säugetieren auf der Welt: 1,3 Millionen Gnus, hunderttausende von Zebras und Gazellen und tausende von Raubtieren, wie Löwen oder Hyänen, die vom Überfluss ihrer Beutetiere leben. Die Grasfresser sind auf der Suche nach Wasser und Grün stetig auf Wanderschaft. Ein Gnu kann dabei bis zu 2.100 km im Jahr zurücklegen. Wenn die südliche Serengeti austrocknet, ziehen die Herden in den Norden und in die kenianische Mara, wo sie ganzjährig Wasser finden. Diese Migration ist das Geheimnis des Wildreichtums, und sie ist eine der letzten großen Tierwanderungen weltweit. Andere Migrationsrouten wurden durch menschliche Besiedlung und Zäune zerstört, und dies hat immer, wie zum Beispiel in Botsuana, zum Zusammenbruch der Populationen geführt.

Kleiner Anlass – große Wirkung

Ebenso weitreichende Folgen hätte nach Meinung von Fachleuten der geplante Bau der Überlandstraße: „Die Straße hätte fatale Auswirkungen. Auf Dauer könnte sie ohne einen Zaun nicht auskommen“, sagte Dr. Christof Schenck, der Direktor der Zoologischen Gesellschaft Frankfurt (ZGF), im Gespräch mit der **afrika**post. Nach Modellrechnungen hätte die jetzige Lösung beispielsweise einen Rückgang der Gnus um 80% zur Folge, wodurch sich das ganze Ökosystem völlig verändern würde.

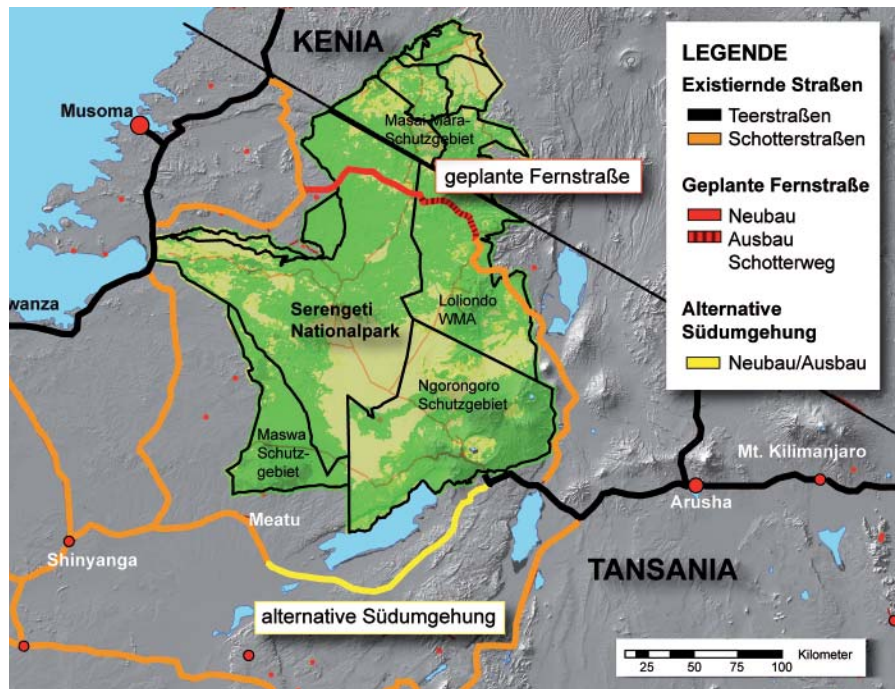
Die Alternative

Entwicklung ohne Straßen ist nicht möglich – das wissen auch die Naturschützer. Doch es gibt eine Alternative: eine Trasse südlich der Serengeti, die billiger und deutlich weniger umweltschädlich wäre. Zudem könnte die Binnenwirtschaft von dieser Alternativroute viel besser profitieren, da fünfmal so viele Menschen im Land selbst erreicht würden.

„Infrastruktur ist wichtig“, meint auch Christof Schenck. „Man sollte sich aber für die beste Lösung entscheiden.“ In einer Erklärung zum Bau der Straße fasst die ZGF, die seit Bernhard Grzimek in der Serengeti engagiert ist, ihre Erwartungen an die tansanische Regierung zusammen: „Wir hoffen sehr, dass die Tansanier und Tansanias Politiker weise entscheiden und nicht riskieren werden, die Serengeti aufs Spiel zu setzen und den Ruf ihres Landes als eine der führenden Nationen in Sachen Naturschutz zu gefährden.“

Der Serengeti Highway: Ein „Staatsgeheimnis“

„Die Kritiker des Straßenbaus haben keine Ahnung, was wir vorhaben“, schimpfte die Ministerin für natürliche Ressourcen und Tourismus, Shamsa Mwangunga, ließ aber andererseits die Regierungspläne im Dunkeln. Sie ließ nur wissen, dass der Abschnitt in der Serengeti nicht geteert werde und im Übrigen keine Gefahr für die Migration sei. Beweise? Fehlanzeige! Die tansanische Botschaft in Berlin wollte sich auf Anfrage der **afrika**post zum Thema nicht äußern: Man warte auf eine Sprachregelung aus Tansania. Am 31. Juli schließlich bekräftigte Präsident Kikwete im tansanischen Fernsehen, dass die Straße durch die Serengeti gebaut werden soll.



© Zoologische Gesellschaft Frankfurt (ZGF)

Warum ein Plan verfolgt wird, der eine der größten touristischen Attraktionen des Landes, die auch von großer volkswirtschaftlicher Bedeutung ist, ernsthaft gefährden könnte, bleibt für die Öffentlichkeit unklar. Auch die UNESCO hat der tansanischen Regierung eine Menge kritischer Fragen gestellt.

Ebenso unklar ist, wer die Straße finanzieren soll. Angesichts der völligen finanziellen Abhängigkeit des Landes von den Gebern, ist die Behauptung der Regierung, sie werde das selbst mit eigenen Mitteln tun, äußerst fragwürdig, zumal die zuständige Straßenbaubehörde TANROADS hoch verschuldet ist.

„Idiotisch!“

Gegen den Serengeti Highway regt sich inzwischen der Widerstand. Die einheimische und eher staatsnahe Nichtregierungsorganisation „Wildlife Conservation Society of Tanzania“ führt die Kritiker im Lande selbst an. Die Tourismusunternehmen sorgen sich um ihre langfristige Zukunft.

Ebenfalls besorgt ist man in Kenia, wo man von einer „idiotischen Straße“ spricht. Denn wenn die Migration in der Serengeti gestört wird, dann trifft dies die kenianische Masai Mara genauso.

Einige der weltbekannten Wissenschaftler, die in der Serengeti geforscht haben, bereiten gerade eine Veröffentlichung in einer renommierten wissenschaftlichen Zeitschrift vor,

mit der sie die möglichen negativen Auswirkungen darlegen wollen.

Naturschutz vs. Wirtschaft

Dabei könnte die Straße nur die Spitze des Eisbergs sein, denn auch andere tansanische Nationalparks scheinen derzeit durch Großprojekte in Gefahr zu geraten. So soll in Tanga ein Tiefwasserhafen mitten im neuen Coelacanth Marine Nationalpark entstehen, der zum Schutz der dort lebenden Quastenflossler eingerichtet worden ist. Und an der Nordspitze des Selous-Wildreservats ist ein umstrittener Staudamm in Planung, während an der Südspitze des Parks nach Jahren der Prospektierung bald eine riesige Uranmine mit völlig unbekanntenen Auswirkungen für die Umwelt ihre Förderung aufnehmen wird.

► Infobox

Dr. Rolf D. Baldus arbeitete 13 Jahre lang für den Naturschutz in Tansania, unter anderem im Selous-Wildreservat. Heute ist er Präsident der CIC-Tropenwildkommission. www.wildlife-baldus.com

Zoologische Gesellschaft Frankfurt: www.zgf.de