

Kulke, Elmar (Ed.); Kitzmann, Robert (Ed.); Suwala, Lech (Ed.)

Research Report

Die drei Guyanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019

Arbeitsberichte, No. 200

Suggested Citation: Kulke, Elmar (Ed.); Kitzmann, Robert (Ed.); Suwala, Lech (Ed.) (2020) : Die drei Guyanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019, Arbeitsberichte, No. 200, Geographisches Institut, Humboldt-Universität zu Berlin, Berlin, <https://www.geographie.hu-berlin.de/de/institut/publikationsreihen/resolveuid/259d269f59cf48c0a57fcf5b702abe7f>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/227111>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

ARBEITSBERICHTE



Geographisches Institut, Humboldt-Universität zu Berlin



Elmar Kulke / Robert Kitzmann / Lech Suwala (Hrsg.):

**Die drei Guayanas
(Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) –
Bericht zur Hauptexkursion 2019**

Heft 200

Berlin 2020

Titelphoto: Linden-Lethem Road in Guayana (Robert Kitzmann 2019)

Arbeitsberichte
Geographisches Institut
Humboldt-Universität zu Berlin
Heft 200

Elmar Kulke / Robert Kitzmann / Lech Suwala (Hrsg.):

Die drei Guayanas
(Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) –
Bericht zur Hauptexkursion 2019

Berlin 2020
ISSN 0947 - 0360

Geographisches Institut
Humboldt-Universität zu Berlin
Sitz: Rudower Chaussee 16
Unter den Linden 6
10099 Berlin
(<http://www.geographie.hu-berlin.de>)

INHALTSVERZEICHNIS

		Seite
	Vorwort ROBERT KITZMANN / LECH SUWALA / ELMAR KULKE	7
	Exkursionsprogramm	15
	Drei Länder – ein Schicksal? Ein allgemeiner Überblick über die drei Guayanas ARTHUR ZSCHÄBITZ / SOPHIE KALINOWSKI	21
04.03.	Stadtgeographie Paramaribo – zwischen kolonialem Weltkulturerbe und lateinamerikanischem Stadtmodell LENNART EICHFUSS / GRETA LEBMANN	41
05.03.	Wirtschaftliche Aktivitäten in Paramaribo – Einzelhandelsstrukturen und Möbelproduktion ANNA FILBY / CAROLIN SCHACK	53
06.03.	Herausforderungen und Entwicklungsansätze für landwirtschaftliche Strukturen in Surinam und in Französisch-Guayana PAUL HAGENAARS / AMELIA HERWEGEN	67
07.03.	Port Maritime Guyane und Stadt Cayenne – Einfluss Frankreichs auf das Überseedepartment Französisch-Guayana LÉNA MÜCKE / LOUISA FUHRMANN	81
08.03.	High-Tech zwischen Amazonas und Atlantik. Weltraumbahnhof Kourou – Europas unabhängiger Weg ins All? VICTORIA HEIN / LARA OSTROWER	101
09.03.	Goldindustrie und Energiewirtschaft in Surinam und ihre Auswirkungen auf Umwelt und Bevölkerung DAVID SAUERHAMMER / VINCENT HANSMANN	115
10.03.	Das touristische Potenzial von Surinam und Möglichkeiten für dessen Entwicklung CHARLOTTE ANDREAS / ILONKA GRUETZMACHER	129
11.03.	Das wirtschaftliche Potential der Kooperativen Republik Guayana – Retrospektive, Gegenwart und Zukunft SEBASTIAN SCHULZ / RICARDO TELL	145
12. & 14.03.	Die Linden-Lethem Road: Anbindung Guayanas an Südamerika oder Raubbau durch multinationale unternehmerische Interessen? MICHAEL BECKER / SARAH GUNDELACH	161
13.03	Iwokrama – sanfter Tourismus im Regenwald? MIRA LEO / JANIKA HÄMMERLE	169
15.03.	Die Kaieteur Falls im Spannungsfeld zwischen ökologischen und ökonomischen Interessen – eine hydrologische, geologische und touristische Perspektive CHARLOTTE HAFKE / HELENA WEBER	183
	Eine differenzierende Betrachtung von Grenzhandelsökonomien und ihrem Formalisierungsgrad in den drei Guayanas SEBASTIAN MEIER	201
	Die Verkehrsinfrastruktur der drei Guayanas im Vergleich – Chancen und Herausforderungen für die drei Länder JERMAINE STEWART / KÜRSAT GÜRBÜZ	217

VORWORT

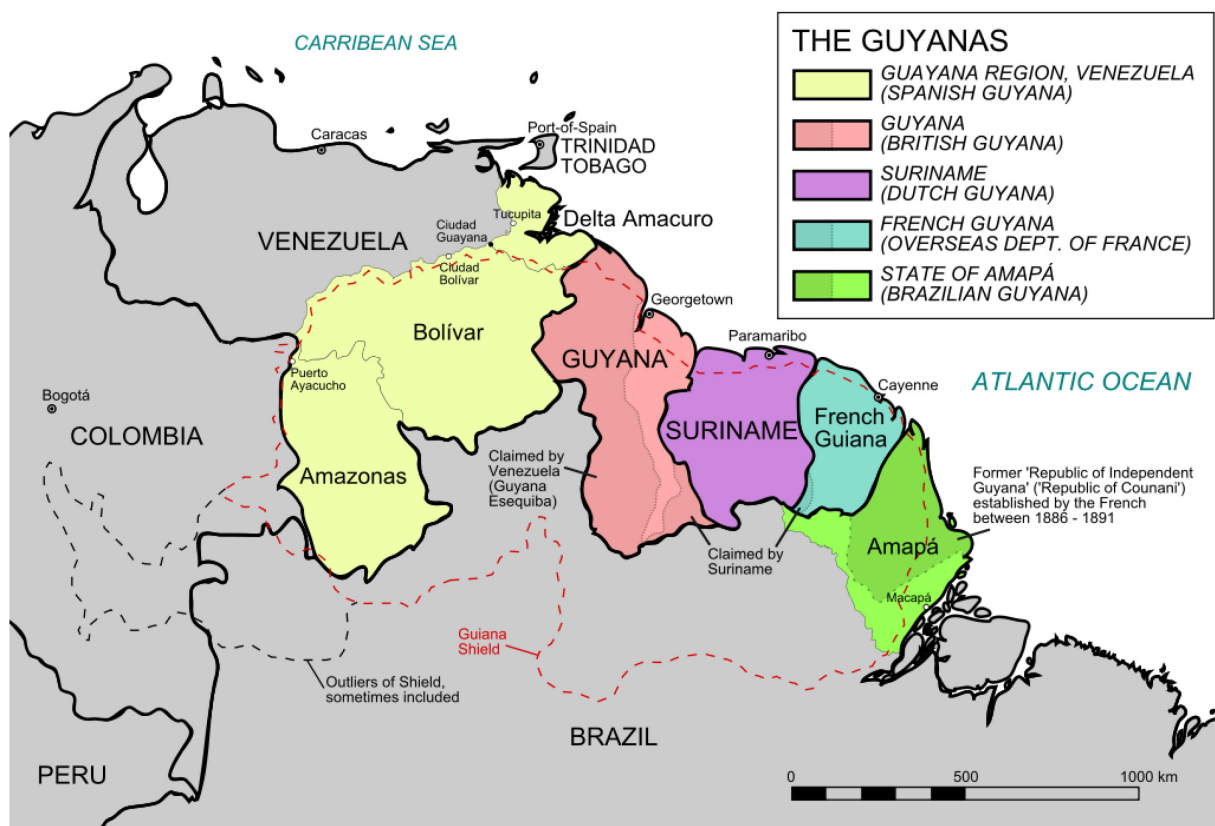
Wenn jemand eine Reise tut, so kann er was erzählen ... (Matthias Claudius)

Eine Exkursion im universitären Umfeld stellt in vielerlei Hinsicht eine Herausforderung dar. So müssen nicht nur Reiserouten entworfen, verglichen und verhandelt sondern zudem die inhaltliche und didaktische Durchführung geplant und durchdacht werden, ist es doch das Ziel einer solchen Unternehmung, die in Vorlesungssälen und Seminarräumen diskutierten Themen vor Ort zu verdeutlichen, um so das eher „trockene“ akademische Wissen anhand praktischer tatsächlicher „real life“-Prozesse und Strukturen mit Leben zu füllen. Allein aus diesen Tatsachen heraus sind solche Exkursionen sehr wertvoll und sollten stets einen Teil der universitären Ausbildung von Geographinnen und Geographen ausmachen. Dabei erhöhen vor allem **außereuropäische Reisen** ein systemisches Verständnis für grundlegende **Herausforderungen von Ländern im Globalen Süden**. Gerade durch diese Veranstaltungen hebt sich die Geographie von anderen Studiengängen ab. Eine solche Reise hat jedoch nicht nur einen akademischen Mehrwert, sondern sie steht stets im Spannungsfeld zwischen wissenschaftlicher und privater Neugier, die den Teilnehmenden vielfältige originäre Erkenntnisse ermöglicht. Schließlich stellt eine solche Exkursion für viele Studierende den Höhepunkt ihres Geographiestudiums dar. Somit kann es nicht verwundern, dass sich Planung sowie Vor- und Nachbereitung der Exkursion über zwei Jahre hinzogen – mit der eigentlichen zweiwöchigen Exkursion als Höhepunkt. In diesem Zusammenhang ist insbesondere unser langjähriger Reisepartner **Peter Wolf (BIS Büro für internationale Studienreisen und Fach Austausch GmbH)** hervorzuheben, der es wieder mal verstand – trotz einer nicht einfachen Destination als Ganzes – einen reibungslosen Ablauf der Exkursion durch eine exzellente administrative Organisation der Reise zu realisieren. Damit diese Reise im Rückblick nicht nur als wissenschaftliche und persönliche Erfahrung der Teilnehmenden bestehen bleibt, sondern wesentliche Erkenntnisse und Erlebnisse auch anderen Interessierten zu Teil werden lässt, wurde schlussendlich der vorliegende Bericht erarbeitet.

Denn wir taten eine Reise und wir haben jede Menge zu erzählen ...

Die Hauptexkursion verfolgte das übergeordnete Ziel, neben physiologischen, ökologischen, kulturellen und sozialen insbesondere raumwirtschaftliche Muster und Strukturen der **Drei Guayanas** (dabei insbesondere sowohl der **Hauptstadtreionen** bzw. der **Hauptstadt-agglomerationen** rund um **Paramaribo (Surinam)**, **Cayenne (Französisch-Guayana)** und **Georgetown (Guayana)** als auch der **Peripherien** abseits dieser Orte) auf zahlreichen Maßstabsebenen aufzuzeigen, zu beschreiben, zu erklären und im besten Falle bewerten zu können. Zunächst ging es bei der Planung darum, sowohl die Vielfalt und die Besonderheiten als auch die Unwägbarkeiten und Risiken einer solchen Unternehmung (Straßenverhältnisse, Witterung und Grenzübergänge) abzuschätzen. Gleichzeitig fungieren die Länder als Brücke zwischen Karibik und Südamerika, werden so oft zwischen diesen beiden Regionen übersehen und machen deshalb eine Reise besonders spannend. Sorgfältig eingeholte Meinungen von und Gespräche mit Kollegen - darunter **Prof. Dr. Ludwig Ellenberg** (ehem. Humboldt-Universität zu Berlin), der uns nahezu bei jeder Exkursion als Fachmann bereitsteht - überzeugten uns schließlich zur Durchführung dieser Unternehmung. Dabei stellten sich neben der Beratung insbesondere die Kontakte dieser Personen als eine „**wahre Schatzgrube**“ heraus, die sich später noch als entscheidend für eine reibungslose Durchführung unseres Exkursionsprogrammes bewahrheiten sollte. So traten wir mit insgesamt **28 Studierenden** die Reise an, um die oben genannten Regionen mit ihren mannigfaltigen, physischen und humangeographischen Interessenspunkten zu erkunden.

Während der Entdeckung „der neuen Welt“ wurden Nord-, Mittel und Südamerika durch die europäischen Kolonialmächte besiedelt und deren heimische Gepflogenheiten in die neuen Kolonien „exportiert“. Zum Teil wechselten Territorien mehrfach zwischen den Kolonialmächten den Besitz und es entstanden Abhängigkeiten und Strukturen, welche zum Teil noch heute bestehen und Rückschlüsse auf die damaligen Kolonialherren bzw. deren Siedlungs- und Wirtschaftssysteme zulassen. Die Kolonisation in dieser Region erfolgte auch durch nicht-iberische Länder (das heutige Vereinigte Königreich, die Niederlande und Frankreich) und unterscheidet sich deshalb in vielfacher Hinsicht stark vom restlichen Südamerika. Sie kann sowohl als „Spielball“ als auch als „Experimentierfeld“ europäischer Kolonialmächte verstanden werden. Infolge einer schwierigen Morphologie (z. B. für Naturhäfen), von tropisch-schwülheißen Klimaten der Tiefländer für europäische Siedler und der späten Rohstofffunde galt die Region lange Zeit als unattraktiv und wurde verhältnismäßig spät und wenig erschlossen – ein Zustand der bis heute insbesondere für das Hinterland gilt.



Die fünf Guyanas an der Nordküste von Südamerika als Experimentierfeld europäischer Kolonialmächte (Platon 2012)

Da Guayana (1966) und Surinam (1975) als vorerst letzte Länder mehr als ein Jahrhundert später als alle anderen Staaten Südamerikas ihre Unabhängigkeit erklärten und Französisch-Guayana bis heute ein Überseedepartement Frankreichs und somit der Europäischen Union zugehörig ist, lassen sich die (einstigen) postkolonialen Abhängigkeiten hier besonders gut nachvollziehen und wurden während der gesamten Exkursion immer wieder thematisiert. Am offenkundigsten wird die besondere Stellung der drei Guyanas innerhalb von Südamerika sicherlich an den dort vorherrschenden Amtssprachen (Englisch, Niederländisch, Französisch), welche sich aufgrund ihrer Geschichte von allen anderen Ländern Südamerikas unterscheiden. Doch auch hinsichtlich sozio-kultureller oder wirtschaftlicher Begebenheiten bestehen kaum Verflechtungen zu anderen Staaten Südamerikas. So ist beispielsweise keines der drei Territorien Mitglied im südamerikanischen Wirtschaftsverbund MERCOSUR. Während Französisch-Guayana als französisches Überseedepartement Teil der Europäischen Union ist, sind Surinam und Guayana

Mitglieder des karibischen Wirtschaftsbündnisses CARICOM. Auch darüber hinaus besteht eine größere Hinwendung zum karibischen Raum. Dies sollte vor dem Hintergrund der physischen Eigenheiten und der wirtschaftlichen Verflechtungen der drei Guayanas jedoch nicht weiter verwundern. Da beinahe ausschließlich die Küstenregionen siedlungsstrukturell erschlossen sind und das Hinterland durch dichte Regenwaldvegetation geprägt ist, sind Verbindungen zu den karibischen Inseln leichter zu bewerkstelligen als zu den „südamerikanischen Nachbarn“, die aufgrund des Amazonasbeckens auf dem Landweg nahezu unerreichbar scheinen. Dies konnte von den Exkursionsteilnehmern während der 350 Kilometer langen Fahrt von der Hauptstadt der Kooperative Republik Guyana, Georgetown, ins selbige Hinterland nach Iwokrama ins Herz des Guayana-Schildes, die gut zwölf Stunden dauerte, selbst nachvollzogen werden – die Rückfahrt dauerte gar vierzehn Stunden. Besser hätte man Raumwahrnehmung und Raumverständnis nicht verdeutlichen können. Mit Blick auf die koloniale Vergangenheit überspitzte der Leiter der niederländischen Botschaft in Surinam Jaap Frederiks die Distanz zu anderen südamerikanischen Ländern gar mit dem Hinweis, dass die am besten angebundene Stadt zu Paramaribo Amsterdam sei. Während der gesamten Exkursion ließ der Eindruck nicht nach, dass man sich weniger in Südamerika, als vielmehr im karibischen Raum bewege. Doch nicht nur mit Bezug auf die geographische Lage und die wirtschaftlichen Verflechtungen in der Region wirken die drei Guayanas in einer globalisierten Welt beinahe vergessen bzw. außen vor. Dieser Eindruck stellte sich bereits während der Planung der Exkursion ein, als es darum ging, Vor-Ort-Termine mit (deutschen) international tätigen Organisationen, beispielsweise in der Entwicklungszusammenarbeit, zu vereinbaren. So waren zum Zeitpunkt der Exkursion sowohl staatliche als auch nichtstaatliche Organisationen der Entwicklungszusammenarbeit, wie beispielsweise das Deutsche Rote Kreuz (DRK), die Welthungerhilfe (WHH), Brot für die Welt, die Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit (GIZ) oder die US-amerikanische USAID, welche im Rahmen vorheriger Exkursionen in Länder des globalen Südens regelmäßig besucht wurden, in diesen Ländern nicht anzutreffen. Surinam und Guayana werden mit Blick auf Indizes wie den Human-Development-Index (Platz 97 bzw. 123 von 189 (2018)) sowie das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf (Platz 99 bzw. 104 von 193 (2018)) als Länder mit einem hohen (Surinam) bzw. mittleren (Guayana) Entwicklungsstand eingeordnet und erscheinen somit im internationalen Vergleich als nicht förderwürdig. Dies mag mit Blick auf die Durchschnittswerte jener Indizes plausibel erscheinen, nicht jedoch mit Blick auf die tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort. So bestehen massive regionale Disparitäten zwischen den gut erschlossenen Küstenregionen und den kaum bzw. nur schwer erreichbaren Gebieten des tropischen Hinterlandes. Hier sind einfache Lebensbedingungen mit Armut und Informalität, aber auch die Unversehrtheit des Naturraumes weit verbreitet. So erhärtete sich während der gesamten Exkursion der Eindruck, dass die Region von der internationalen Staatengemeinschaft nahezu vergessen wurde.

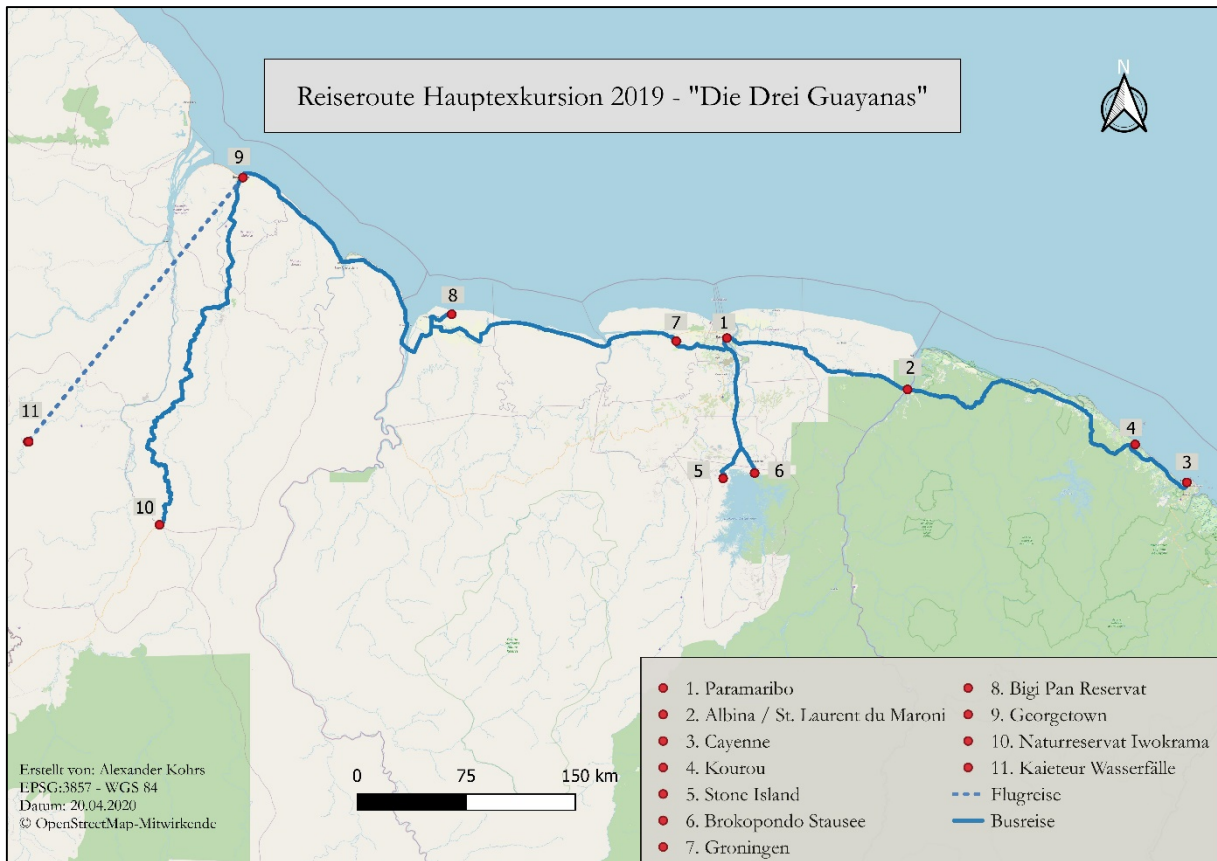
Sicherlich wird sich neben den Exkursionsleitern jeder Teilnehmer an beeindruckende Erlebnisse wie die Kanufahrten auf dem Brokopondo-Stausee, den Besuch der Goldmine im gleichnamigen Distrikt (Surinam), den Besuch des Weltraumbahnhofs in Kourou (Französisch-Guayana), den atemberaubenden Ausblick vom Turtle Mountain in Iwokrama (Guayana) und insbesondere die aufreibende und im Guten wie im Schlechten nicht zu vergessende An- und Abfahrt dorthin, welche eine Herausforderung für Mensch und Maschine darstellte, erinnern. In diesem Zusammenhang wollen wir unserem lokalen Kollegen **Andre Jagmohan** danken, der uns in Surinam und Französisch-Guayana begleitete und uns stets mit Rat und Tat zur Seite stand. Ebenso bedanken wir uns bei **Kennith Lazo**, der uns nach Brokopondo und Bigi Pan führte und uns mit seinem Wissen Sichtweisen erschloss, die uns ohne ihn verborgen geblieben wären und der uns einen spontanen Besuch in einer Goldmine ermöglichte. Gleiches gilt unseren Fahrern **Rayen Verandering** und **Navien Roopnarain**, die uns stets sicher sowohl durch belebte Ortschaften als auch die schier endlosen Weiten des südamerikanischen Regenwaldes manövierten und darüber hinaus auch auf zahlreiche Fragen durch ihr lokales Wissen eingehen konnten.

Der Exkursion ging ein vorbereitendes Blockseminar in Berlin-Wannsee im Januar 2019 voraus, in dem sich die Studierenden Grundlagen politischer, geschichtlicher, sozio-kultureller und nicht zuletzt wirtschaftsräumlicher Gegebenheiten der zu besuchenden Regionen erarbeiteten. Diese Blockveranstaltung führte auch früh zur Bildung einer Einheit und zum Zusammenhalt der Exkursionsgruppe, die sich später zu einem gut funktionierenden Kollektiv entwickeln sollte. Während der Exkursion gab es in der Regel jeden Tag zwei im Vorhinein bestimmte Studierende als Experten, die einen Tag (neben den besuchten Personen und Standorten) durch eigene Vorträge und Beobachtungen begleiteten. Darüber hinaus gab es drei Themen (allgemeiner Überblick, Verkehr, Grenzökonomie), die exkursionsbegleitend angelegt wurden, um Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den einzelnen Regionen des Gesamttraumes aufzuzeigen. Diese originären Erhebungen, Beobachtungen und Bildmaterialien mündeten mit fundierten wissenschaftlichen Erkenntnissen in diesem **Arbeitsbericht**. Gebührender Dank ist insbesondere an alle Gesprächspartner während unseres Aufenthaltes zu richten, die uns neben professionellen Vorträgen und Inhalten auch Informationen und Geschichten aus persönlichen Erlebnissen über die besuchten Regionen – meist in einer lockeren Atmosphäre – vermittelten, die man weder in Lehrbüchern noch Reiseführern finden kann und die uns in die Lage versetzen, die besuchten Regionen an der Nordküste Südamerikas und deren reichhaltiges Erbe ein Stück besser verstehen zu können.

Dafür möchten wir uns bei **Sheila Ketwaru-Nurmohamed** (Director, Bureau voor de Dienstverlening aan NGO's), **Cees Dilweg** (General Manager, Randoe Suriname), **Judith Dijks** (Commercial Assistant, U.S.-amerikanische Botschaft, Surinam), **Jaap Frederiks** (Head of Mission, Niederländische Botschaft, Surinam), **Claus Eckelmann** (Regional Forestry Officer for the Caribbean, FAO), **Sandy Bouchenafa** (Marketing and Development, Grand Port Maritime de la Guyane, Französisch-Guayana), **Leanna Kalicharan** (Lecturer, University of Guyana, Faculty of Natural Sciences, Guayana), **Karel Lizerot** (Head of Cooperation, Delegation of the European Union to Guyana, Guayana) und **Dr. Raquel Thomas-Caesar** (Director, Resource Management and Training at the Iwokrama International Centre for Rainforest Conservation and Development, Guayana) herzlich für ihre spannenden Vorträge, ihr offenes Gehör und ihre Gastfreundschaft bedanken.

Schließlich möchten wir uns bei unseren Studierenden für die intensive, sorgfältige und durchdachte Vorbereitung, die Vorträge vor Ort, die physische und mentale Belastbarkeit – insbesondere während der Quizfragen seitens einem der Exkursionsleiter – sowie für ihr Engagement und Interesse an den jeweiligen Stationen bedanken, die die Exkursion zu einem unvergesslichen Erlebnis haben werden lassen. Auch die Exkursionsleiter **Prof. Dr. Elmar Kulke**, **Dr. Robert Kitzmann** und **Prof. Dr. Lech Suwala** werden – nicht zuletzt wegen des großartigen Zusammenhalts der Gruppe – gerne an die Exkursion zurückdenken. Ein besonderer Dank gebührt zusätzlich Frau **Carolin Schack**, Herrn **Gorm Lutz** und Herrn **Alexander Kohrs** für ihre inhaltlichen und stilistischen Kommentare und ihre redaktionelle Gestaltung.

Der vorliegende Bericht zur Hauptexkursion „Drei Guayanas“ im März 2019 dokumentiert die Erkenntnisse der jeweiligen Teilnehmenden, die während des Vorbereitungsseminars und der Exkursion – gebündelt mit persönlichen Erfahrungen und Recherchen – erlangt wurden. Die einzelnen Inhalte, die verwendete Literatur sowie die untersuchten Einzelfragen wurden durch die Autoren in selbstständiger Regie bearbeitet und zeigen so deren Problemverständnis sowie ihre formalen und inhaltlichen Aufbereitungsfähigkeiten. Gleichzeitig wurden diese Berichte einem detaillierten, **internen Peer-Review-Prozess** seitens der Herausgeber unterzogen. Dennoch spiegeln die Aussagen nicht die Meinung der Herausgeber wider, sondern liegen in der Verantwortung eines jeden Autors. Aufgrund der besseren Lesbarkeit wird im gesamten Bericht der Einfachheit halber nur die männliche Form verwendet. Diese Form versteht sich explizit als geschlechtsneutral. Gemeint sind selbstverständlich immer beide Geschlechter, somit ist die weibliche Form stets mit eingeschlossen.



Exkursionsroute – HEX Die Drei Guayanas 03.03.2019-16.03.2019

Berlin, den 28.04.2020

Elmar Kulke / Robert Kitzmann / Lech Suwala



Gruppenphoto – Goldmine in Brokopondo (Surinam) (KITZMANN 2019)



Gruppenphoto – Grand Port Maritime de la Guyane (Französisch-Guayana) (KITZMANN 2019)



Gruppenphoto – Weltraumbahnhof Kourou (Französische-Guayana) (KITZMANN 2019)



Gruppenphoto – Turtle Mountain, Iwokrama (Guayana) (KITZMANN 2019)

Hauptexkursion »Drei Guyanas«

03.03.2019 - 16.03.2019

Sonntag 03.03.19 (**Paramaribo**)

Aktivitäten: Individuelle **Ankunft und Check-in** (ab 15.00 Uhr möglich)

Adresse: Eco Resort inn (Cornelis Jongbaw St 16, Paramaribo, Surinam)

Montag, 04.03.19 (**Paramaribo**)

Aktivitäten: **08:00:** Treffpunkt in der Lobby – Begrüßung und Einführung
08:30-10:00: Spaziergang im Stadtzentrum von **Paramaribo**
11:00-12:30: Besuch **Bureau voor de Dienstverlening aan NGO's**
13:15-15:00: Besuch der **US-amerikanischen Botschaft**

Studentischer Beitrag: **Thema Nr. 1:** (Eichfuss /Leßmann)
Stadtgeographie Paramaribo, Einbindung von Surinam in die Weltwirtschaft & EZ in Surinam, ggf. Bildungssystem

Dienstag, 05.03.19 (**Paramaribo**)

Aktivitäten: **07:45:** Treffpunkt in der Lobby
08:00-10:00: Besuch des **Central Market**
10:45-12.45: Besuch der **Niederländischen Botschaft**
13:30-14:30: Besuch der **Randoe Surinam** Möbelproduktion
20:00-21:00 Treffen mit der **FAO/UN**

Studentischer Beitrag: **Thema Nr. 2:** (Schack/Filby)
Wirtschaftliche Aktivitäten in Paramaribo (Industrie & DL)

Mittwoch, 06.03.19 (**Paramaribo/Cayenne**) Frühstück

Aktivitäten: **06:45:** Treffpunkt in der Lobby
07:00-09:30: Fahrt nach **Albina**
09:30-10:30: Grenzübertritt
11:00-12:00: Besuch von Lager und Gefängnis von **Papillon**
13:00-17:00: Fahrt nach **Cayenne**

Studentischer Beitrag: **Thema Nr.3:** (Hagenaars/Herwegen)
Landwirtschaftliche Strukturen in den Küstenregionen

Donnerstag, 07.03.19 (**Cayenne/Kourou**)

Aktivitäten: **08:15:** Treffpunkt in der Lobby
09:00-11:00: Besuch **Grand Port Maritime de la Guyane**
11:30-14:00: Spaziergang im Stadtzentrum **Cayenne**
14:00-17:00: Eigene Beobachtungen des lokalen Freizeitverhaltens am **Plage des Roches**

Studentischer Beitrag: **Thema Nr. 4:** (Fuhrmann/Mücke)
Stadtgeographie Cayenne, Institutionelle Strukturen des frz. Überseedepartements, Einbindung/Rolle in FR/ EU

Freitag, 08.03.19 (**Kourou/Paramaribo**)

Aktivitäten: **07:15:** Treffpunkt in der Lobby
08:00-12:00: Besuch **Weltraumbahnhof Kourou**
12:00-14:15: Fahrt nach **Saint- Laurent-du-Maroni**
14:15: Grenzübertritt
15:00-18:00: Fahrt nach **Paramaribo**

Studentischer Beitrag: **Thema Nr. 5:** (Hein/Ostrower)
Der Weltraumbahnhof Kourou

Samstag, 09.03.19 (**Paramaribo/Brownsberg**)

Aktivitäten **07:15:** Treffpunkt in der Lobby
07:30-10:00: Fahrt nach **Brownsberg**
10:00-15:00: Wanderung zu den **Leo Waterfalls** und dem **Macaroni-Plateaus**
15:00: Besuch einer Goldmine
16:00: Ankunft auf **Stone Island** (Unterkunft)
19:30: Lagerfeuer

Studentischer Beitrag: **Thema Nr.6:** (Sauerhammer/Hansmann)
Energiewirtschaft (Staudamm), Rohstoff-/ Bergbauindustrie - geologische Voraussetzungen, Strukturen, Förderbedingungen, Umweltbelange

Sonntag, 10.03.19 (**Brownsberg/Bigi Pan**)

Aktivitäten: **07:15:** Treffpunkt in der Lobby
07:30-09:30: Piranha-Fischen und Kanufahren
11:00-17:00: Fahrt nach **Nieuw Nickerie**
diverse Zwischenstopps
15:30: Besuch von **Groningen** (Niederländische Siedlung)
17:30: Besuch einer Reismühle
19:00: Ankunft im **Bigi Pan Reservat** (Unterkunft)
20:30: Caiman-Fangen

Studentischer Beitrag: **Thema Nr. 7:** (Grütmacher/Andreas)
System der Nationalparks, Tourismus und Fischerei

Montag, 11.03.19 (**Bigi Pan/Georgetown**)

Aktivitäten: **05:45:** Treffpunkt in der Lobby
06:00-8:00: Fahrt nach **Clarapolder**
08:00-11:30: Grenzübertritt
11:30-15:00: Fahrt nach **Georgetown**
15:00-16:30: Vortrag an der **Univeristy of Georgetwon**
17:00-18:00: Besuch der **EU-Delegation in Guyana**

Studentischer Beitrag: **Thema Nr. 8:** (Schulz/Tell)
Stadtgeographie Geogretown, Landwirtschaftliche Strukturen in den Küstenregionen

Dienstag, 12.03.19 (**Georgetown/Iwokrama**)

Aktivitäten: **04:45:** Treffpunkt in der Lobby
05:00-17:00: Fahrt nach **Iwokrama**

Studentischer Beitrag: **Thema Nr. 9:** (Becker/Gundelach)
Die Linden-Lethem Road- Anbindung Guyanas an Südamerika? (Straßenbau),
Agrokolonisierung

Mittwoch, 13.03.19 (**Iwokrama**)

Aktivitäten: **07:45:** Treffpunkt in der Lobby
08:00-12:00: Wanderung auf den **Turtle-Mountain**
ab 14:00: Individuelle Aktivitäten vor Ort

Studentischer Beitrag: **Thema Nr. 10:** (Hämmerle/Leo)
Physische Geographie -Tropischer Regenwald, Sanfter Tourismus

Donnerstag, 14.03.19 (**Iwokrama/Georgetown**)

Aktivitäten: **08:45:** Treffpunkt in der Lobby
09:00-18:00: Fahrt nach **Georgetown**

Studentischer Beitrag: **keiner**

Freitag, 15.03.19 (**Georgetown/Kaieteur Waterfalls**)

Aktivitäten: **09:15:** Treffpunkt in der Lobby
11:00-15:00: Besuch der **Kaieteur Wasserfällen**

Studentischer Beitrag: **Thema Nr. 11:** (Hafke/Weber)

Kaieteur Falls - aus einer geo- und hydrologische und touristischen Perspektive

Samstag, 16.03.19 (**Georgetown**)

Aktivitäten: Frühstück und offizielles Ende (weiterer Verlauf der Reise in eigener Regie)

DIE DREI GUAYANAS



Übergreifender Beitrag

Drei Länder – ein Schicksal?

Ein allgemeiner Überblick über die drei Guayanas

ARTHUR ZSCHÄBITZ / SOPHIE KALINOWSKI

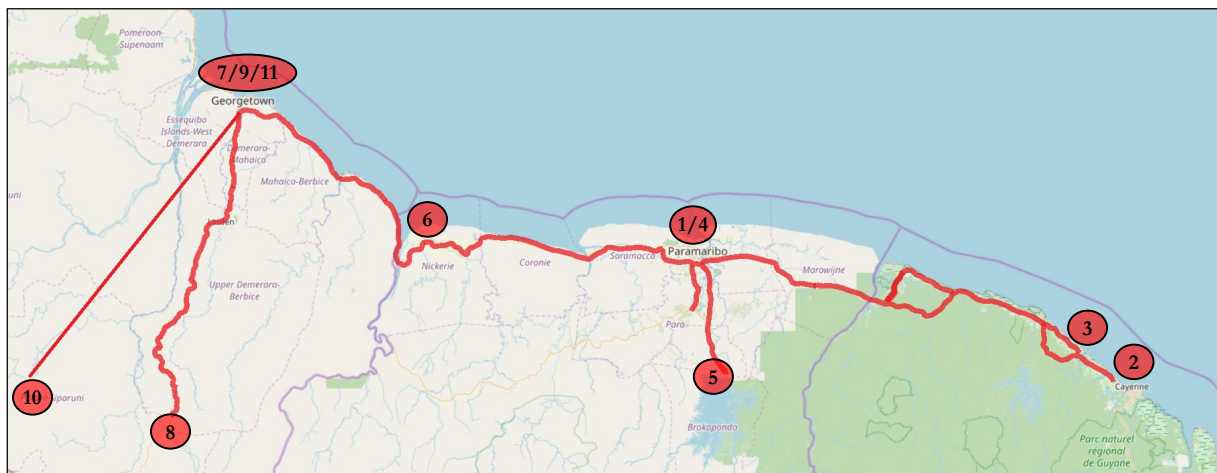


Abb. 1: Reiseroute mit Besuchspunkten (eigene Darstellung, Kartengrundlage nach OPENSTREETMAP 2019)




Besuchspunkte:

- | | | | |
|---------------|---------------|---------------|--------------------|
| 1. Paramaribo | 4. Paramaribo | 7. Georgetown | 10. Kaieteur Falls |
| 2. Cayenne | 5. Brokopondo | 8. Iwokrama | 11. Georgetown |
| 3. Kourou | 6. Bigi Pan | 9. Georgetown | |

Einleitung

Als Ziel für eine geographische Exkursion sind die beiden Republiken Surinam und Guayana sowie das Überseedepartement Französisch-Guayana besonders spannend. Trotz der geographischen Lage als direkte Nachbarn und trotz der vergleichbaren naturräumlichen Voraussetzungen gibt es im Zusammenhang mit der Geschichte, Politik, Kultur und Wirtschaft zum Teil erhebliche Unterschiede zwischen den Ländern. Was macht gerade diese drei Länder als Exkursionsziel so spannend? Zunächst lässt sich einmal feststellen, dass viele Menschen in der Bundesrepublik Deutschland entweder keine oder falsche Assoziationen im Zusammenhang mit der Großregionen oder den Staaten bzw. administrativen Einheiten haben. Viele denken, gemäß persönlich gemachter Erfahrungen, dass die drei Guayanas sich in Afrika (hier entsteht oft eine Verwechslung mit Guinea) oder Asien befinden und wissen dementsprechend sehr wenig über sie. Tatsächlich befinden sie sich im Norden des südamerikanischen Kontinents und grenzen an den Atlantischen Ozean. Trotz ihrer Lage in Südamerika verbindet sie dennoch Vieles mit den karibischen Staaten. Auch die Eindrücke vor Ort konnten diese Feststellung bezogen auf die Zugehörigkeit zur Karibik bestätigen. Im Westen grenzen die drei Guayanas an Venezuela, südlich und östlich der drei Länder heißt der Nachbar Brasilien. So uninteressant diese Länder auf manche doch wirken mögen, so könnten sie zukünftig doch von großer Bedeutung für die Weltwirtschaft werden. Ferner sind sie vielleicht die letzten noch größtenteils unerforschten ökologischen Refugien in den Tropen (außerhalb des Amazonas und Zentralafrikas). Die folgenden Ausführungen beschäftigen sich mit einem allgemeinen Überblick zu den drei, während der Exkursion besuchten, Guayanas und ihren jeweiligen Gemeinsamkeiten und Unterschieden. Dabei geht die Abhandlung der Leitfrage nach, ob die drei Guayanas trotz ihrer unterschiedlichen Entwicklungen und gegenwärtigen Fortschritte, das gleiche Schicksal bezüglich ihrer wirtschaftlichen Probleme ereilen wird. Zunächst werden einige grundlegende Fakten und wirtschaftliche Kennzahlen zu den drei Guayanas vorgestellt, um einen ersten Einblick zu geben. Anschließend sollen die Gemeinsamkeiten und Unterschiede der drei Guayanas im Hinblick auf die naturräumliche Gliederung und Geomorphologie, Vegetation und Klima, Ökologie und Umwelt, Politik, Wirtschaft, sozio-kultureller Alltag und Einwanderung/Migration verdeutlicht werden. Ferner werden sowohl die historischen als auch aktuellen internationalen Handelsbeziehungen erläutern. Abschließend wird es zu einem Ausblick und zur Beantwortung der Leitfrage kommen. Die folgenden Abschnitte setzen sich aus eigens recherchierten Fakten, Vorträgen der Exkursionsmitglieder vor und während des Aufenthalts sowie den persönlich gemachten Erfahrungen in Südamerika zusammen, die anschließend in gemeinsamer Runde diskutiert wurden.

Vergleichende Statistiken

	Surinam (Republik)	Französisch-Guayana (franz. Überseedepartement)	Guayana (Kooperative Republik)
Flagge			
Einwohnerzahl	563.402	298.892	777.859
Einwohner (pro km ²)	3,44	2,17	3,62
Fläche (km ²)	163.820	83.534	214.970
Hauptstadt	Paramaribo	Cayenne	Georgetown
Meist gesprochene Sprache/n (in %)	Niederländisch, Sranantongo (81,0 %)	Kreolisch- Französisch (94,3 %)	Kreolisch- Englisch (96,4 %)
Ethnien (in %)	34% indisch 34% kreolisch 18% javanisch	70% kreolisch, 10% europäisch, 8% brasilianisch,	49,5% indisch

		14% sonstige	8% asiatisch, 4 % indigen	35,6% afro- guayanisch 6,8% indigen 7,1% gemischt 1% sonstige
HDI		0,725 (Platz 97)	0,897 (Platz 21*)	0,638 (Platz 127)
BNE (in US\$)		3.716.717.670	2.939.309.455.951*	3.564.130.751
BIP / Kopf (in US\$)		8.043	42.567*	3.871
Arbeitslosenquote (%)		8,9	9,1	12,2
Staats-/ Regierungsform	Repräsentative Demokratie	Semipräsidentielle Demokratie	Semipräsidentiale Demokratie	

Tab. 1: Grundlegende Informationen und Kennzahlen zu Surinam, Guayana und Französisch-Guayana, 2017 (TRADING ECONOMICS 2018a-c, AUSWÄRTIGES AMT 2019a-c)

*Der folgende Wert bezieht Frankreich mit ein, da keine Angaben einzig zu Französisch-Guayana als französisches Überseedepartement gefunden werden konnten.

Surinam, Guayana und Französisch-Guayana weisen als Nachbarländer einige Gemeinsamkeiten, aber auch Unterschiede auf (vgl. Tab. 1). Die Einwohner konzentrieren sich in allen drei Ländern hauptsächlich in den Großstädten, darunter in den Hauptstädten Paramaribo mit rund 244.000 Einwohnern, Cayenne (einschließlich Ballungsraum) mit etwa 100.000 Einwohnern und Georgetown (einschließlich Ballungsraum) mit rund 167.000 Einwohnern. Des Weiteren ist festzustellen, dass sich die Einwohner außerdem in den Küstenbereichen konzentrieren, während das Hinterland kaum bewohnt ist (vgl. Abb. 2 u. Abb. 3; BECKER / GUNDELACH 2020 in diesem Bericht; AUSWÄRTIGES AMT 2019a-c).



Abb. 2: Regenwald in Brownsberg, Surinam (KALINOWSKI 2019)



Abb. 3: Ausblick vom Turtle Mountain, Iwokrama, Guayana (KALINOWSKI 2019)

Im Gegensatz dazu unterscheiden sich die Länder bei den gesprochenen Sprachen und der Zusammensetzung der Ethnien. Ursächlich hierfür ist nicht nur die Zugehörigkeit zu unterschiedlichen Kolonialreichen (Guayana als ehemalige britische Kolonie, Surinam als ehemalige niederländische Kolonie und Französisch-Guayana als ehemalige französische Kolonie und als gegenwärtiges Überseedepartement), sondern vor allem die daraus resultierenden Migrationswellen aus Europa, Afrika und Asien. Während in Surinam hauptsächlich *Sranatongo*, abgeleitet von „Surinamese tongue“, die surinamische Kreolsprache, gesprochen wird, sind die am meisten verbreiteten Sprachen in Französisch-Guayana die Kreolsprache mit französisch-basiertem Wortschatz und in Guayana die Kreolsprache mit englisch-basiertem Wortschatz. Kreolsprachen sind grundsätzlich Mischsprachen, die im Kontext mit der europäischen Kolonialisierung Afrikas, Asiens und Amerika ab dem 17. Jahrhundert und dem damit einhergehenden Sklavenhandel entstanden sind (AUSWÄRTIGES AMT 2019a-c).

Human Development Index (HDI)

Der *Human Development Index* misst den individuellen Entwicklungsstand eines Landes. Hierbei werden seit 2010 folgende Faktoren berücksichtigt: die Lebenserwartung bei der Geburt, die durchschnittliche Schulbesuchsdauer, die voraussichtliche Schulbesuchsdauer und das Bruttonationaleinkommens nach Kaufkraftparitäten (RAVALLION 2010, S. 4). Der ideale Wert liegt bei 1,0 (=100%). Die hochentwickelten *OECD*-Länder (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) haben im Durchschnitt einen Wert von 0,92, während die Entwicklungs- und Schwellenländer einen Wert von 0,69 aufweisen. Surinam erzielte im Jahre 2017 einen HDI-Wert von 0,725 und erreichte den Platz 97 im weltweiten Ranking. Guayana schnitt hierbei mit einem HDI von 0,638 schlechter ab und landete somit auf Platz 127. Surinam zählte dabei zu den Ländern mit einem *high human development*, einer hohen Entwicklung, während Guayana zu den Ländern mit einem *medium human development*, einer mittelhohen Entwicklung zugeordnet wurde. Französisch-Guayana ist ein Überseedepartement von Frankreich, gehört also Frankreich an. Daher liegt hier der HDI-Wert mit 0,897 (bezogen auf ganz Frankreich) ziemlich hoch. Insgesamt ist jedoch zu sagen, dass sich die HDI-Werte aller drei Länder seit 1980 bzw. seit 2005 kontinuierlich verbessert haben (vgl. Abb. 4; UNDP 2019).

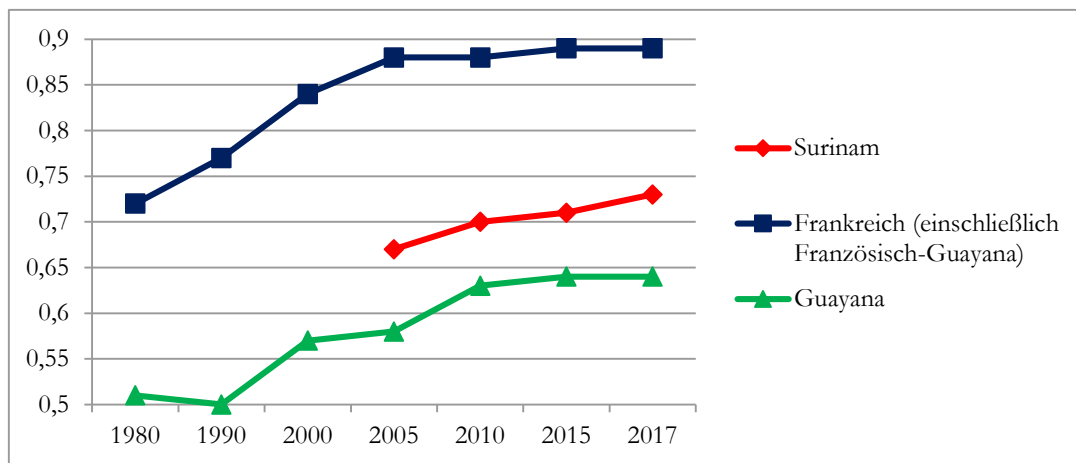


Abb. 4: HDI-Entwicklung der drei Guayanas von 1980 (Französisch-Guayana und Guayana) bzw. von 2005 (Surinam) bis 2017 (eigene Darstellung nach UNDP 2019)

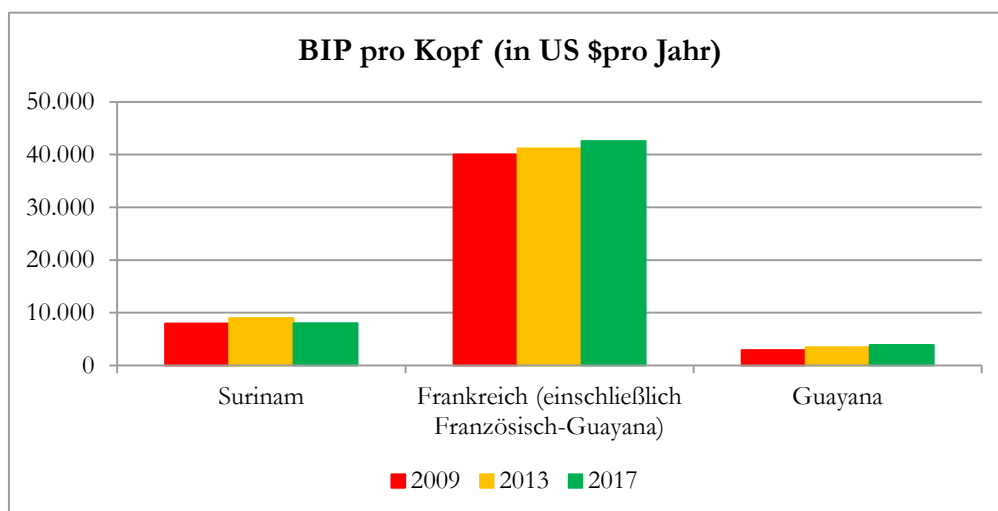


Abb. 5: BIP (in US\$ pro Kopf) der drei Guayanas in den Jahren 2009, 2013 und 2017 (eigene Darstellung nach TRADING ECONOMICS 2018 a-c; EUROSTAT 2019)

BIP pro Kopf (in US\$ pro Jahr)

Das Bruttoinlandsprodukt misst die gesamte wirtschaftliche Leistung eines Landes innerhalb eines bestimmten Zeitraumes (hier: ein Jahr) (SUWALA 2007). Es umfasst den Gesamtwert aller erstellten Güter, also die Produktion von Waren und Dienstleistungen im Inland nach Abzug aller Vorleistungen (KULKE 2013). Obwohl das BIP (pro Kopf in US-Dollar) von Guayana seit 2009 kontinuierlich anstieg, verzeichnete es mit 3.871 US\$ pro Kopf im Jahre 2017 im Vergleich den niedrigsten Wert aller drei Länder (vgl. Abb. 5). Surinam hatte mit 8.043 US\$ im selben Jahr in etwa einen doppelt so hohen BIP pro Kopf wie Guayana, auch wenn der Wert im Vergleich zu 2009 etwa auf dem gleichen Niveau verblieben ist. Französisch-Guayana (hier ist der durchschnittliche Wert für Frankreich angegeben) wies mit 42.567 US \$ pro Kopf den mit Abstand höchsten Wert auf, nicht nur im Vergleich mit den beiden anderen Ländern, sondern in ganz Südamerika (AUSWÄRTIGES AMT 2019b). Betrachtet man nur das Überseedepartement Französisch-Guayana war der Wert im Jahre 2017 mit 18.313 US\$ pro Kopf gerade mal 43% des Durchschnittswertes von Frankreich und knapp die Hälfte des Durchschnittswertes der Europäischen Union (etwa vergleichbar mit Landesteilen in Ostpolen, die an die Ukraine angrenzen) (SUWALA / MICEK 2018; EUROSTAT 2019).

BNE pro Kopf (in US\$ pro Jahr)

Das Bruttonationaleinkommen (früher Bruttosozialprodukt) ist die Summe der erwirtschafteten Leistungen von Bürgern bzw. Inländern eines Staates innerhalb eines bestimmten Zeitraums (hier: ein Jahr), nicht relevant, ob diese im In- oder im Ausland erzielt wurden (KULKE 2013). Die BNE-Werte der beiden Nachbarländer Surinam und Guayana lagen zu allen Vergleichszeitpunkten (mit Ausnahme des Jahres 2010) eng beieinander (vgl. Abb. 6). Auch die Entwicklung ist vergleichbar. Bis 2000 entwickelten sie sich parallel zueinander, wobei der Wert Surinams etwas höher war. Ab dem Zeitpunkt stiegen die beiden Werte stark an, wobei der Wert Surinams im Jahre 2010 mit mehr als 4,3 Mrd. US\$ weitaus stärker anstieg als der in Guayana. Es ist zu vermuten, dass der Rückgang mit dem niederländischen Teiltrückzug aus der internationalen Entwicklungszusammenarbeit mit Surinam zurückzuführen ist (POST/AHRENDIS 2018; FREDERIKS 2019). Daraufhin sank das BNE bis 2017 auf rund 3,7 Mrd. US\$. Das BNE Guayanas stieg indessen seit 2010 an und erreichte 2017 einen vergleichbaren Wert wie Surinam (TRADING ECONOMICS 2018a-c). Zum Vergleich ist in Abbildung 7 das BNE von Frankreich zu sehen, in welchem auch die wirtschaftlichen Leistungen von Französisch-Guayana inkludiert sind.

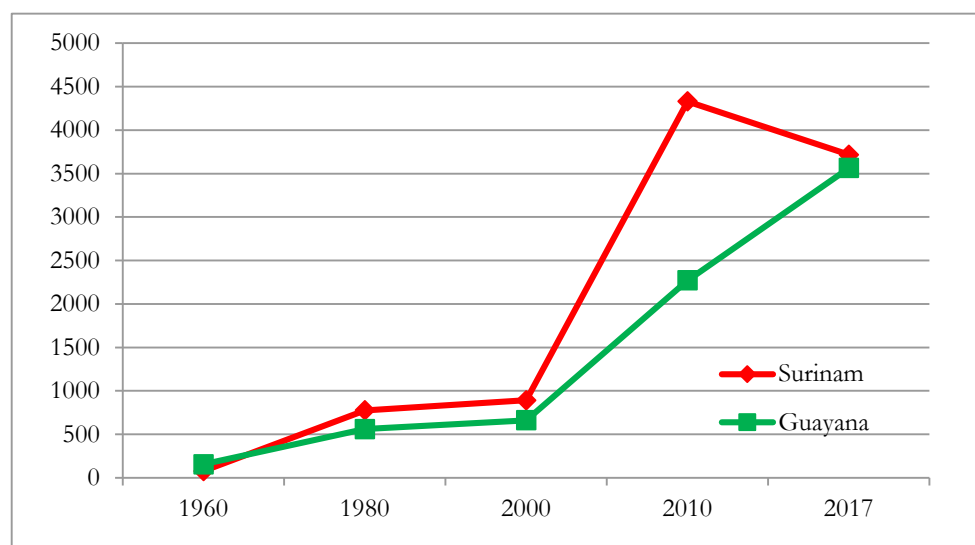


Abb. 6: BNE (in Mrd. US\$) von Surinam und Guayana in ausgewählten Jahren (1960, 1980, 2000 und 2017) (eigene Darstellung nach TRADING ECONOMICS 2018a-c)

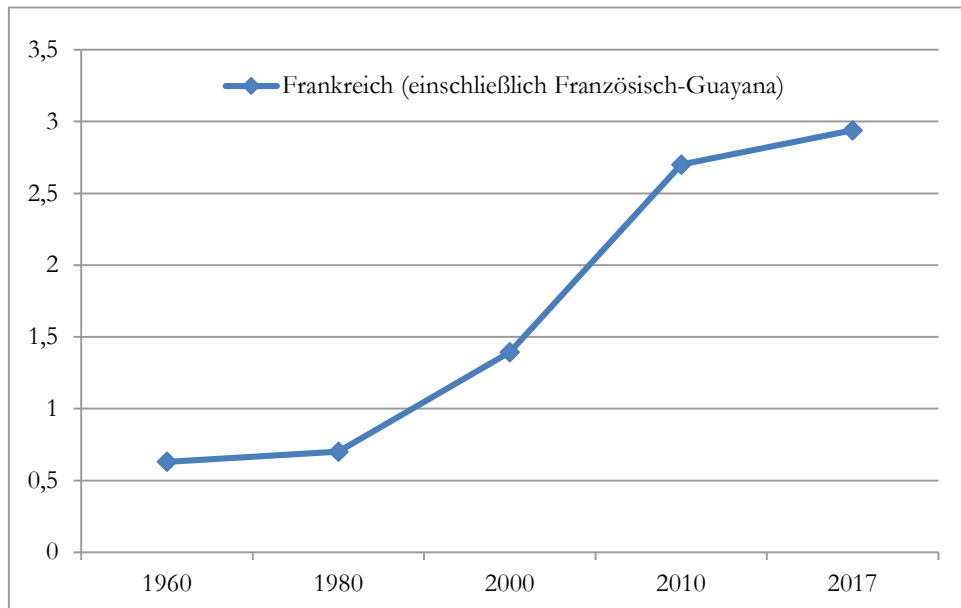


Abb. 7: BNE (in Bio. US\$) von Frankreich (einschließlich Französisch-Guayana) von 1960 bis 2017 (eigene Darstellung nach AUSWÄRTIGES AMT 2019b)

Naturräumliche Gliederung

Gemeinsamkeiten
<p><i>Geomorphologie</i></p> <p>Die drei Guayanas befinden sich auf dem präkambrischen Guayana-Schild und haben eine Fläche von rund 462.324 km² (etwa das Doppelte der Fläche von Großbritannien). Der Präkambrische Schild besteht aus Sedimentgestein an der Oberfläche und eruptivem sowie metamorphem Gestein im Inneren. Der Schild ist etwa zwei Mrd. Jahre alt. Dem vorgelagert ist eine flache Küstenebene mit jungen Sedimenten. Eine geomorphologische Besonderheit stellt der <i>Roraima-Tepui</i> (Tafelberg) dar, der Venezuela, Guayana und Brasilien miteinander verbindet (GRUETZMACHER 2019).</p>
<p><i>Vegetation</i></p> <p>Die drei Guayanas befinden sich in der Vegetationszone der Tropen. Die wichtigste und größte Vegetationsform der drei Länder stellt der tropische Regenwald dar. In Surinam nimmt er eine Fläche von ca. 147.760 km² und in Französisch-Guayana etwa 80.630 km² ein. In Guayana umfasst er eine Fläche von 170.000 km². Damit sind im Schnitt über 85% der Landesflächen bewaldet (vgl. Abb. 8). Die typischen Pflanzenarten des Regenwaldes sind Bäume und Sträucher mit Kletterpflanzen, Epiphyten sowie verschiedenen wilden Nutzpflanzen (z. B. Bananen). Des Weiteren befinden sich in allen drei Ländern Savannen. In Surinam befindet sich die <i>Sipaliwini</i>-Savanne und erstreckt sich über eine Fläche von 630 km². Im Nachbarland Guayana befindet sich mit 15.000 km² Fläche die <i>Rupununi</i>-Savanne und auch in Französisch-Guayana befinden sich viele Marsch- und Trockensavannen. Darüber hinaus sind die drei Guayanas bekannt für ihre an der Küste liegenden Mangrovenwälder, die man in weiße, schwarze und rote Mangroven unterteilt (HÄMMERLE 2019).</p>

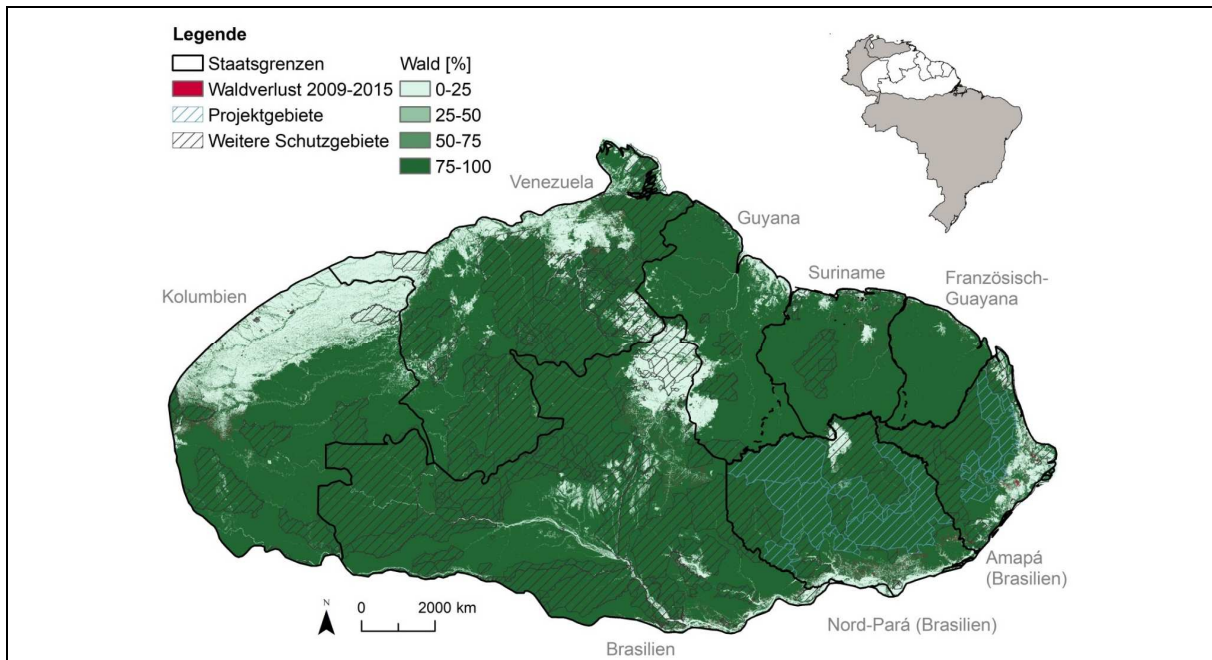


Abb. 8 Bewaldung auf dem Guayana-Schild (KFW 2017, S. 4)

Klima

Die drei Guayanas besitzen ein tropisches Tageszeitenklima, bedingt durch die Nähe zum Äquator. Das bedeutet, dass die Temperaturschwankungen innerhalb eines Tages größer sind als innerhalb eines Jahres. Somit gibt es keine thermischen Jahreszeiten wie in den mittleren Breiten. Des Weiteren ist das Klima ganzjährig humid, es herrschen also hohe Niederschläge (von 1.500 mm an der Küste bis zu 3.000 mm im Landesinneren), die in der Regenzeit von Mai bis Juli besonders stark sind. Die drei Länder stehen im Nord-Sommer unter dem Einfluss der *ITC* (Innertropischen Konvergenzzone) und im Nord-Winter unter dem Einfluss der Passatwinde (LEO 2019).

Ökologie und Umwelt

Gemeinsamkeiten	Unterschiede
<p><i>Abfall</i></p> <p>Auffällig war, dass in Surinam und Guayana viel Abfall an den Straßenrändern lag oder von Gewässern angeschwemmt wurde. Vor allem Plastikflaschen und helle Plastiktüten. Oftmals konnte man beobachten, wie Bewohner (insbesondere in Paramaribo, Surinam) ihren Müll auf die Straße warfen. An vielen Stellen entstanden so spontane Müllhalden. Neben einem fehlenden Umweltbewusstsein fehlt eine effektive Müllentsorgung (vgl. Abb. 9).</p>	<p><i>Abfall</i></p> <p>In Französisch-Guayana wurde im Gegensatz zu den anderen beiden Ländern fast kein Abfall oder Unrat informell entsorgt. Dies scheint aber insbesondere auf eine bessere (aber keineswegs systemische) Müllentsorgung zurückführbar zu sein. In diesem Zusammenhang scheinen auch ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung zu stehen. Hierbei kann sich Französisch-Guayana als französisches Überseedepartement auf die finanzielle Unterstützung durch den französischen Staat verlassen (EC 2017).</p>



Abb. 9: Abfall in Paramaribo (LEßMANN 2019)

Goldminen

Da die drei Länder große Goldvorkommen vorzuweisen haben, gibt es auch viele Goldminen, um das Edelmetall abzubauen. Die Abnehmer des Goldes sind hauptsächlich die USA und China. Jedoch entstehen im Rahmen des Abbaus erhebliche Umweltprobleme. Durch die Auswaschung des Goldes mit giftigem Quecksilber wird die Umgebung kontaminiert. Es gelangt in Flüsse und verunreinigt diese oder macht die Böden unfruchtbar und das Grundwasser untrinkbar. Ein großes Problem dabei ist außerdem, dass viele Goldminen illegal im Hinterland der drei Guayanas betrieben werden (vgl. Abb. 10) (SAUERHAMMER/HANSMANN 2020 in diesem Bericht).

Abholzung

Durch die Minen werden Regenwaldflächen abgeholzt und nach Beendigung der Arbeit in der Regel nicht wieder aufgeforstet, was wegen des Quecksilbers kaum nicht möglich wäre. Diese immense Abholzung des Regenwaldes gefährdet zudem weitere Ökosysteme und indigene Kulturen. Doch nicht nur für die Goldminen wird der Regenwald abgeholzt. Das Tropenholz gilt als widerstandsfähig und ist somit sehr kostbar (z. B. für die Möbelindustrie). Das Holz ist so auch ein wichtiger Exportfaktor (vgl. Abb. 11; FILBY/SCHACK 2020 in diesem Bericht).



Abb. 10: Goldmine in Surinam (EICHFUSS 2019)

Goldminen und Abholzung

Goldminen gibt es zwar in allen drei Guayanas, jedoch ist bekannt, dass sich besonders in Französisch-Guayana bei den Amazonas-Indianern Proteste gegen ein Großprojekt der Bergbaufirma „*Compagnie de la Montagne d'Or*“ erheben, die eine riesige Fläche für ein Goldabbauprojekt benötigen. Dabei will das Unternehmen eine acht Quadratmeter große Sekundärwaldfläche nutzen. Gleichzeitig wird vermutet, dass das Projekt noch weitere 3,6 km² in Anspruch nehmen wird, wodurch eine weitere Abholzung des Regenwaldes betrieben wird. Des Weiteren wird statt des Quecksilbers Cyanidlauge zum Herauslösen des Goldes aus dem Gestein verwendet. Es ist aber nicht vielmehr als das ‚kleinere Übel‘ - bei einem möglichen Unfall, sind ebenso erhebliche Umweltschäden und Folgeeffekte in Flüssen und im Grundwasser und somit auch bei Mensch und Tier zu befürchten (KAPS 2018).



Abb. 11: Gefällte Baumstämme in Surinam (GRUETZMANN 2019)

Politik

Gemeinsamkeiten	Unterschiede
<p><i>Regierung</i> Im Jahre 1987 wurde in Surinam auf Grund einer Verfassungsänderung die präsidentiale Republik eingeführt. Die Parlamentswahlen finden alle fünf Jahre statt. Es herrscht dort ein Einkammersystem, die Nationalversammlung (<i>De Nationale Assemblée</i>, DNA). Das heißt, die Parlamentarier der Nationalversammlung haben <i>de facto</i> die gesamte Staatsgewalt inne. Mit einer Zwei-Drittel-Mehrheit wählt die DNA den Staatspräsidenten. Dieser wiederum ernannt und entlässt die Minister. Die letzten Wahlen fanden am 25. Mai 2015 statt und es gewann die Partei <i>Nationale Democratische Partij (NDP)</i> des Präsidenten. Dieser heißt <i>Desiré Delano Bouterse</i>. Er wurde in dieser Wahl bestätigt. Insgesamt regiert er bereits seit dem 12. August 2010. Die nächsten Wahlen werden demnach im Mai 2020 stattfinden (AUSWÄRTIGES AMT 2019a).</p> <p>In Guayana herrscht Präsidentialdemokratie und wie in Surinam gibt es das Einkammersystem, das durch die Nationalversammlung gebildet wird. Genauso wie in Surinam dauert die Legislaturperiode fünf Jahre. Der am 16. Mai 2015 gewählte Präsident heißt <i>David Arthur Granger</i>. Die Regierungspartei ist die <i>United Guyana</i>, eine Koalition aus der <i>A Partnership for National Unity (APNU)</i> und der <i>Alliance for Change (AFC)</i> (AUSWÄRTIGES AMT 2019c).</p>	<p><i>Regierung</i> Französisch-Guayana ist, wie bereits erwähnt, ein Überseedepartement von Frankreich und gehört somit zur Europäischen Union. Der Staatspräsident ist demnach der im Jahre 2017 in Frankreich gewählte <i>Emmanuel Macron</i>. Hierbei gibt es jedoch eine Besonderheit. Da <i>Macron</i> Französisch-Guayana eher selten besucht (das letzte Mal im Oktober 2017), gibt es auch noch regionale Regierungschefs. Dabei sind der Präsident des Personalrates namens <i>Antoine Karam</i> und der Präsident des Generalrates <i>Pierre Désert</i> zu nennen. Diese beiden Präsidenten bilden die <i>de facto</i> Regierungschefs in Französisch-Guayana (AUSWÄRTIGES AMT 2019b).</p> <p><i>Demokratieindex</i> Der sogenannte Demokratieindex wurde 2006 von der britischen Zeitschrift <i>The Economist</i> entwickelt und misst jährlich den Grad einer demokratischen Ordnung in 167 Ländern. Der ideale Wert liegt bei 10. Der Demokratieindex von Surinam lag im Jahre 2018 mit einem Index von 6,98 auf Platz 49, also im oberen Drittel. Der Demokratieindex Guyanas lag 2018 bei 6,77, sodass das Land somit auf Platz 54 landete. Ein großes Problem ist die Korruption. Informationen zu diesem Index liegen für Französisch-Guayana nicht vor (EIU 2019).</p>

Wirtschaft

Gemeinsamkeiten	Unterschiede
<p><i>Robstoffe</i></p> <p>Geomorphologisch unterscheiden sich die Länder kaum, zudem sind in allen drei Ländern über 85% aller Landesflächen bewaldet. Das Tropenholz ist ein begehrtes Gut sowohl im In- als auch im Ausland. Folglich ist es auch nicht verwunderlich, dass die drei Guayanas mit Gold und Bauxit ähnliche Bodenschätze vorzuweisen haben. Die Edelmetalle nehmen den Hauptteil der Exporte ein. Im Weiteren wird versucht überall mit dem <i>selective logging</i> eine geregelte Forstwirtschaft aufzuziehen (ob das erfolgreich ist, kann schwer eingeschätzt werden). Unabhängig davon wird weiterhin nach traditionellem Muster expandiert. So hat der US-amerikanische Mineralölkonzern <i>Exxon</i> Untersuchungen an der Küste von Guayana unternommen und Erdölvorkommen entdeckt (SCHULZ/TELL 2020 in diesem Bericht).</p> <p><i>Tourismus</i></p> <p>Die ausgebaute touristische Infrastruktur ist in den drei Guayanas begrenzt, dennoch gibt es durchaus Attraktionen die (Öko-)Touristen anlocken (Kaimane fangen, Piranhas fischen, <i>Kaieteur</i>- Wasserfälle, Raumfahrtstation Kourou, St.-Laurent-du-Maroni, vgl. Abb. 14, Abb. 15 u. Abb. 17). Zudem ist ein Auftreten des sogenannten Öko-Tourismus (Sanfter Tourismus) zu erkennen. Durch die kaum ausgebaute Infrastruktur in den Ländern und die begrenzten internationalen Flugverbindungen sind die drei Guayanas schwierig zu erreichen und kaum bekannt (HAFKE/WEBER 2020 in diesem Bericht).</p>	<p><i>Händler und Märkte</i></p> <p>In den drei Guayanas sind verschiedene Typen und Betriebsformen von Märkten bzw. dem Lebensmitteleinzelhandel zu finden, obwohl die Subsistenzwirtschaft vor allem in den ländlichen Bereichen noch große Anteile aufweist (HAGENAARS/HERWEGEN 2020 in diesem Bericht). Märkte mit einem starken nationalen Einschlag sind vor allem in Surinam (vgl. Abb.13) und Guayana aufgefallen, auf welchen Händler regionale Produkte verkaufen. In den Städten gibt es auch Großmärkte, Supermärkte und kleine Lebensmittelläden – hier schreitet die Internationalisierung des Lebensmitteleinzelhandels langsam voran (KULKE/SUWALA 2015, 2016). Entlang der Fernstraßen erfolgt oft ein Direktverkauf. Besonders in Französisch-Guayana ist aufgefallen, dass bereits eine höhere Durchdringung mit französischen Hyper- und Supermärkten vorhanden ist, wo überwiegend importierte Produkte aus Frankreich angeboten werden. In Surinam sind auch chinesische Supermärkte vorhanden, die ein größeres Sortiment an Import-Produkten anbieten (vgl. Abb. 12).</p> <div data-bbox="884 1290 1321 1823" data-label="Image"> </div> <p>Abb. 12: Chinesischer Supermarkt in Surinam (ZSCHÄBITZ 2019)</p>



Abb. 13: Central Market in Paramaribo (ZSCHÄBITZ 2019)



Abb. 14: Weltraumbahnhof Kourou (ZSCHÄBITZ 2019)



Abb. 15: Ehemaliges Gefängnis St. Laurent-du-Maroni (ZSCHÄBITZ 2019)

Haupthandelspartner

Die geographische Orientierung der Handelsbeziehungen sowie der Warenimporte und -exporte ist in den Ländern unterschiedlich. Da Französisch-Guayana ein Überseedepartement Frankreichs ist, erweisen sich, wenig überraschend, Frankreich und die Europäische Union als Haupthandelspartner. Aufgrund gesetzlicher Regelungen und fehlender Infrastruktur vor Ort gehen vor allem die Exporte und Importe (welche über Schiffe abgewickelt werden – ausschließlich über die EU). Somit wird Französisch-Guayana de facto fast aus der mittel-amerikanischen Region ausgeschlossen. Häfen in Französisch-Guayana zählen zu den *Grand Port Maritime*, obwohl es den Häfen nur zum Teil an technischer Infrastruktur und Logistik mangelt (z. B. wenig Lagerfläche, keine Kräne, Tiefe des Wassers ist zu niedrig), sind vor allem die fehlenden administrativen Kapazitäten im Zusammenhang mit der Zollabfertigung von Gütern das große Hindernis (vgl. Abb. 16; HEIN/OSTROWER 2020 u. MÜCKE/FUHRMANN 2020 in diesem Bericht). Surinam und Guayana sind beide in der CARICOM und der UNASUR und haben ausgeprägte Handelsbeziehungen zu den USA, zu China, zu Brasilien und anderen karibischen Staaten (RICKERTS 2007).



Abb. 16: Grand Port Maritime de Guyane (ZSCHÄBITZ 2019)



Abb. 17: Camps in *Iwokrama* (ZSCHÄBITZ 2019)

Sozio-kultureller Alltag

Gemeinsamkeiten	Unterschiede
<p><i>Religion und Ethnien</i> In den drei Guayanas gibt es Christen, Hindus und Muslime. Konflikte zwischen den religiösen Zugehörigkeiten sind nicht bekannt (vgl. Abb. 18; AUSWÄRTIGES AMT 2019a-c). Auf den ersten Blick scheint die ethnische Zusammensetzung tendenziell ähnlich. Durch die ehemaligen afrikanischen Sklaven leben in den drei Guayanas viele <i>Maroons</i> und <i>Kreolen</i>. In der Kolonialzeit kam es zum Zuzug von ethnischen Gruppen aus den jeweiligen Kolonialreichen. Hier kommt es dann doch zu gravierenden Unterschieden. So leben in Surinam auch viele Inder und Javaner, und in Guayana viele Inder. Sie kamen meist als Kontraktarbeiter, nachdem die Sklaverei abgeschafft wurde. Vereinzelt indigene Volksgruppen der <i>Amerindians</i> leben im Hinterland (EICHFUSS/LEBMANN 2020 in diesem Bericht).</p> <p><i>Nachtökonomie</i> In den drei Guayanas ist während der Abendstunden ein relativ gleiches Muster des Nachtlebens bzw. der Nachtökonomie erkennbar. Durch die warmen Temperaturen finden nächtliche Veranstaltungen im Freien statt. An verschiedenen Shops werden auch nachts beliebte Spirituosen (z. B. Rum-Cola und lokales Bier) verkauft (vgl. Abb. 19 u. Abb. 21). Zudem hört man auf Musikveranstaltungen häufig karibische Klänge, zu denen viel getanzt wird. In Französisch-Guayana wird sogar jährlich der Karneval gefeiert, in Kourou, St.-Laurent-du-Maroni oder Cayenne (HAGENAARS/HERWEGEN 2020 in diesem Bericht).</p>	<p><i>Bildung</i> Das Bildungssystem und der Zugang zur Bildung unterscheiden die Länder voneinander. Das französische Bildungssystem wird in Französisch-Guayana angewendet, obwohl sich die großen Hochschulen in Paris befinden. Der surinamische Schulabschluss wird auch in den Niederlanden anerkannt, genauso wie der Abschluss in Guayana auch in den USA, Großbritannien und den Ländern der Karibik bzw. des ehemaligen Commonwealth anerkannt wird (AUSWÄRTIGES AMT 2019a-c). Dennoch ist an der <i>University of Georgetown</i> (Guayana) zu sehen gewesen, dass sich wenige Studenten eine Weiterbildung leisten können. Ebenso fehlt es an den Universitäten an Geldern für Forschungsvorhaben.</p> <p><i>Stadtentwicklung</i> In Paramaribo ist besonders aufgefallen, dass es im Stadtzentrum viele Leerstände gibt, die zur Verödung des Stadtteils führen (vgl. Abb. 20; EICHFUSS/LEBMANN 2020 in diesem Bericht). In Georgetown fielen weniger Leerstände auf, allerdings eine große Anzahl an Gated Communities, welche sich durch Stacheldrähte, Zäune oder Mauern charakterisiert waren. Französisch-Guayana wertet im Gegenzug das Stadtzentrum auf, große Parkanlagen, Cafés und Sanierungsmaßnahmen beleben das Stadtzentrum (vgl. Abb. 19; MÜCKE/FUHRMANN 2020 in diesem Bericht).</p>



Abb. 18: Moschee neben Synagoge in Paramaribo (ZSCHÄBITZ 2019)



Abb. 19: Café les Palmistes in Cayenne (ZSCHÄBITZ 2019)



Abb. 20: Leerstand in Paramaribo (LEBMAN 2019)



Abb. 21: Waterkant in Paramaribo (ZSCHÄBITZ 2019)

Straßeninfrastruktur

In Französisch-Guayana ist das typische französische Straßenmuster erkennbar, zudem sind die Straßen in einem guten Zustand (vgl. Abb. 23). In Surinam ist die Straßeninfrastruktur schlecht ausgebaut, außer in der Hauptstadt, in der wenige Ampeln vorhanden sind. Typisch für die Länder sind die relativ gut ausgebauten küstenparallelen Straßen, während nur kurze und schlecht ausgebaute Stichstraßen in das Hinterland führen. Auffällig ist auch, dass es zwischen den drei Ländern keine durchgehende Straßenverbindung gibt. An den Grenzen muss der Grenzfluss jeweils mit Booten überquert werden (MEIER 2020 in diesem Bericht). In Guayana befindet sich die *Linden-Lethem Road*, die Guayana und Brasilien miteinander verbindet. Hier findet ein begrenzter Warentausch zwischen den beiden Ländern statt. Es handelt sich um eine Lehmstraße, die durch Straßenmaschinen von Zeit zu Zeit geglättet wird. Während der Regenzeit ist sie sehr schlecht befahrbar und auch in der Trockenzeit stellt Fahrt eine Herausforderung dar (vgl. Abb. 22; BECKER/GUNDELACH 2020 in diesem Bericht).



Abb. 22: Linden-Lethem Road in relativ gutem Zustand (ZSCHÄBITZ 2019)



Abb. 23: Straße in Cayenne (ZSCHÄBITZ 2019)

Außenwanderung und Binnenmigration

In den drei Guayanas sind verschiedene Formen der Migration erkennbar. Einerseits die Binnenmigration aus den ländlichen Räumen und dem abgelegenen Hinterland in die Städte an der Küste (vgl. Abb. 24). Außerdem treten in erheblichem Maße Auswanderungen auf. Da es kaum administrative Beschränkungen gibt, verlassen vor allem viele junge und oft auch gut ausgebildete Menschen z. B. Surinam, um in die Niederlande (NL) zu ziehen. Ebenso verlassen viele Französisch-Guayana, um nach Frankreich zu ziehen. Auch die Guyaner haben die Möglichkeit, nach Großbritannien (UK) überzusiedeln. Entsprechend weisen Surinam und Guayana hohe Anteile von im Ausland (UK und NL) lebender Bevölkerung auf. Dem gegenüber wandern auch französische, niederländische und britische Rentner und Touristen in die drei Guayanas (AUSWÄRTIGES AMT 2019a-c). Kourou ist durch seinen Weltraumbahnhof ein internationaler Anlaufpunkt für Wissenschaftler aus der ganzen Welt (HEIN/OSTROWER 2020 in diesem Bericht). Auch illegale Einwanderung tritt auf. Die schlecht zu kontrollierenden Grenzen zwischen Brasilien, Surinam und Französisch-Guayana ermöglichen eine schnelle Einwanderung. Illegale Minenarbeiter aus Brasilien können durch den dichten Regenwald Grenzen überschreiten (SAUERHAMMER/HANSMANN 2020 in diesem Bericht). Zudem sind aufgrund der politischen Spannungen in Venezuela vermehrt Flüchtlinge aus diesem Land in Guayana anzutreffen (IOM 2018).

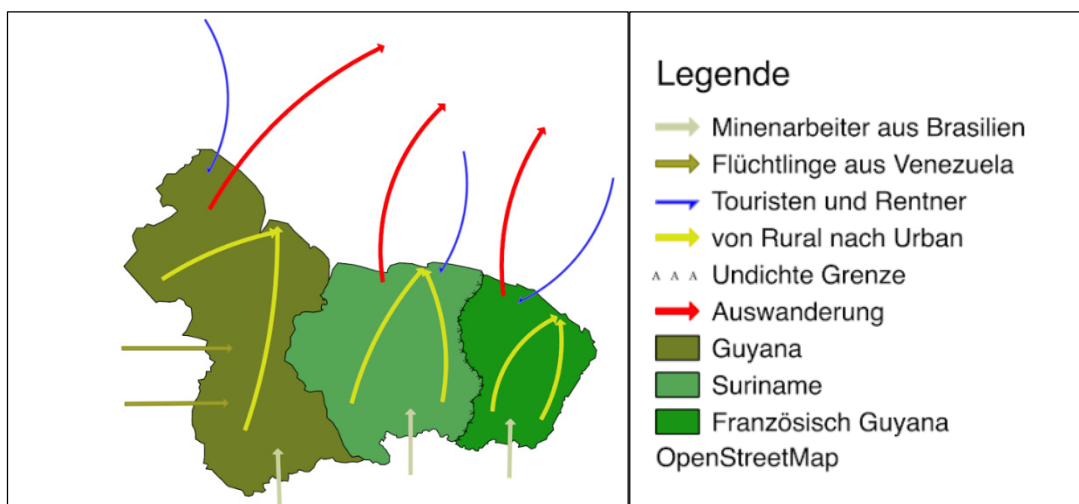


Abb. 24: Die Migrationsströme in den drei Guayanas (eigene Darstellung)

Entwicklungsstand der drei Guayanas

Die subjektiven Eindrücke der Exkursion sind weit davon entfernt, ein präzises Bild des Entwicklungsstandes in den drei Guayanas zu geben. Dennoch können durch die zahlreichen Treffen in Botschaften, mit Nichtregierungsorganisationen oder Unternehmen und durch den Besuch einiger Landesteile Einblicke in ein persönliches Gesamtbild der drei Guayanas gegossen werden. Anhand der Geschichte, der Handelsverflechtungen/Integrationsräume, der post- und neokolonialen Strukturen sowie der nicht-staatlichen Entwicklungszusammenarbeit in den Ländern wird versucht, zumindest ansatzweise einen Zusammenhang zur aktuellen Entwicklungslage zu schaffen. Detaillierte An- und Einsichten zu diesen und anderen Themen können den einschlägigen Beiträgen in diesem Bericht entnommen werden. Darüber hinaus gibt es zwei weitere übergeordnete Beiträge zu den Themen Grenzhandelsökonomien (MEIER 2020 in diesem Bericht) und verkehrliche Erschließung der drei Guayanas (STEWART/GÜRBÜZ 2020 in diesem Bericht).

Geschichte

Während der Kolonialzeit war Mittel- und Südamerika nahezu ein neu zu erschließendes ‚Spielfeld‘ für europäische Kolonialmächte, wo all diese Mächte - vor allem Spanien, Portugal, England, Frankreich und die Niederlande - versuchte so viele Anteile dieses Feldes wie nur möglich für sich zu beanspruchen (KULKE / SUWALA 2009; SUWALA / KULKE 2016; SUWALA et al. 2018). Dabei waren die Territorien, auf denen sich die drei besuchten Guayanas heute befinden, im Grunde sehr unattraktive Gebiete, denn durch die mit flachen Mangroven bedeckten Küstengewässer, war es quasi unmöglich Anlegestellen oder Häfen zu bauen, um Rohstoffe und Waren zu gewinnen oder abzutransportieren. Zudem waren die Ländereien mit dichtem Regenwald versehen, sodass die einzige Transportmöglichkeit aus dem Hinterland über Gewässer und Flüsse bestand. Dennoch wurden diese Gebiete unter den Kolonialmächten nach zahlreichen kriegerischen Auseinandersetzungen, Gebietstauschen und wechselnden Herrschaftsansprüchen mehr oder weniger aufgeteilt. Nur so ist die Verbindung von Französisch-Guayana zu Frankreich, die lange Abhängigkeit von Surinam zu den Niederlanden und von Guayana zum Vereinigten Königreich zu verstehen. Dadurch wurden diese Territorien ab dem 17. Jahrhundert zu einem wichtigen Standort des Dreieckshandels zwischen Europa, Afrika und Amerika. Europäische Handelskompanien transportierten Sklaven aus Afrika mit Schiffen in die Guayanas, die dort unfreiwillig und unentgeltlich schufteten, um Zuckerrohr-, Kakao- und Kaffeeplantagen der ‚neuen Kolonialherren und -damen‘ zu bewirtschaften. Diese Waren wurden dann wiederum mit diesen Schiffen nach Europa transportiert und dort verkauft. In Europa nahmen die Schiffe dann Handelswaren auf, mit denen sie in Afrika Sklaven kauften. So funktionierte der skrupellose Dreieckshandel mehrere Jahrhunderte (CURTIN 1969). Im 20. Jahrhundert erlangten sowohl Guayana als auch Surinam nach langem Kampf und unter Druck der Weltöffentlichkeit auf die ehemaligen Mutterländer ihre Unabhängigkeit. Französisch-Guayana ist bis heute ein Überseedepartement von Frankreich. Die Abhängigkeit von den ehemaligen Kolonialmächten ist gegenwärtig noch spürbar. In Surinam wird vor allem Niederländisch gesprochen, Surinamesen können einen niederländischen Pass beantragen (sofern sie vor der Unabhängigkeit geboren sind) und auch vielfältige wirtschaftliche Verflechtungen (z. B. niederländische Call-Center) zum ehemaligen Mutterland sind hoch aktuell (FREDERIKS 2019).

Integrationsräume

Surinam und Guayana befinden sich aktuell in verschiedenen supranationalen Abkommen. In der UNASUR (Union Südamerikanischer Nationen, Bündnis gegen soziale Ungleichheit, Ausgrenzung, Hunger) und in der CARICOM (Gemeinschaft der karibischen Staaten, Bündnis insbesondere für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Handelserleichterungen) als Vollmitglieder sowie im MERCOSUR (Gemeinsamer Markt Südamerikas, Bündnis für wirtschaftliche Zusammenarbeit) als assoziierte Mitglieder (RICKERTS 2007). Durch die ähnlichen Wirtschaftsstrukturen, nicht nur in vielen süd- oder mittelamerikanischen Ländern im Allgemeinen (SUWALA et al. 2012, 2018), sondern in den drei Guayanas im Besonderen, sind die Austauschpotentiale begrenzt (FREDERIKS 2019). Die Konkurrenz auf gleichen Märkten sowie ähnliche Handelsstrukturen führen nicht unbedingt zu Vorteilen trotz Freihandelsabkommen oder gemeinsamer Zollunionen (SUWALA et al. 2018). Zudem sind in Südamerika Spannungen durch die gegenwärtigen politischen Entwicklungen in Venezuela, dem Austritt von vielen südamerikanischen Ländern aus der UNASUR und der Suspendierung von Venezuela aus dem MERCOSUR (im Jahre 2016) entstanden. Folglich ist es schwer für Guayana und Surinam einen Platz in der südamerikanischen Staatengemeinschaft im Hinblick auf eine soziale und wirtschaftliche Integration zu finden. So wenden sich die Länder auch eher der Karibik als Handelspartner zu. Der Status als Vollmitglieder der CARICOM eröffnet hier größere Potentiale. Französisch-Guayana gehört Frankreich an und ist somit Mitglied der EU, dennoch befindet sich die Region als Überseedepartement nicht im Schengen-Raum (INSEE 2018).

Post- und Neokoloniale Strukturen

Die drei Guayanas besitzen auch gegenwärtig noch ausgeprägte Beziehungen zu den ehemaligen Kolonialmächten. In Surinam offenbarten sich während des Aufenthaltes latente Konflikte und unterschiedliche Akteursinteressen zwischen der ehemaligen Kolonialmacht und dem nun souveränen Land. Einerseits existiert die Botschaft des Königreichs der Niederlande, die versucht durch Investitionsmaßnahmen und vielfältige Förderprogramme (nach der Unabhängigkeit) wohlwollende diplomatische Beziehungen zu Surinam zu erhalten und eine Win-win-Situation für beide Länder zu realisieren. Diese drücken sich durch kulturelle Programme, Studienmöglichkeiten für Surinamesen in den Niederlanden, die Einführung einer niederländischen Bank und Entwicklungen im tertiären Sektor (z. B. Call-Center) aus. Zudem profitieren die Niederlande von den Unternehmensbeziehungen im Zuckermanbau und in der Holzwirtschaft. Ferner gibt es Unternehmen die Rohstoffe in Surinam abbauen. Andererseits sind die Beziehungen noch nicht vertrauensvoll, was sich beispielsweise darin ausdrückt, dass der aktuelle Präsident von Surinam bisher die offizielle Akkreditierung eines niederländischen Botschafters verbietet. Somit ist dort nur ein *Head of mission* präsent. Zudem besteht seit Jahrzehnten ein *brain drain*. Dabei migrieren insbesondere gut ausgebildete Surinamesen in die Niederlande, was die Entwicklung des Landes erschwert (FREDERIKS 2019).

Die Europäische Union hat kurz nach der Unabhängigkeit Surinams in den 1970 Jahren ein Entwicklungshilfeprogramm gestartet, wobei ein Staudamm mitfinanziert wurde, um eine Bauxitverarbeitungsanlage mit Strom zu versorgen. Allerdings war dieser Impuls aus heutiger Sicht langfristig nicht erfolgreich. Die daraus resultierende Aluminiumproduktion wurde zu teuer bzw. die Weltmarktpreise zu gering, so dass die Bauxitverarbeitungsanlage heute leer steht (SAUERHAMMER/HANSMANN 2020 in diesem Bericht). In Georgetown (Guayana) liegt gegenwärtig der Hauptsitz der Delegation der Europäischen Union für die Region. Diese fördert Entwicklungs- zusammenarbeitsprojekte, wie den Bau einer Schutzmauer gegen Überflutungen in Georgetown, reguliert den Holzhandel zwischen der EU und Guayana und koordiniert gleichzeitig die konsularischen Aufgaben. Insgesamt geht die Entwicklungszusammenarbeit mit den Guayanas zurück, weil sie bereits einen mittleren Entwicklungsstand aufweisen, afrikanische Länder mehr Hilfe brauchen und somit die finanziellen Mittel fehlen. Auch die USA profitieren von den Beziehungen zu Surinam. So sind viele US-



Abb. 25: KFC in Paramaribo
(ZSCHÄBITZ 2019)



Abb. 26: Dorfeingangsschild von Pepsi Co, Inc. (ZSCHÄBITZ 2019)

amerikanische Franchiseunternehmen aus der *fast food*-Gastronomie wie *Kentucky Fried Chicken* (vgl. Abb. 25), *Subway* oder *McDonalds* in Paramaribo präsent und bei der Bevölkerung – gemäß beobachteter Auslastung – sehr beliebt. Importiertes Hähnchenfleisch aus den USA ist in jedem Fastfood-Restaurant zu finden. Ferner waren bis 2016 US-amerikanische Firmen wie *Newmount* (Goldabbau) und *Suralco* (Bauxit) in Surinam zu finden. In Zukunft setzt die US-Regierung allerdings auf die Offshore-Erkundung von Erdöl und bleibt somit als Gigant in der Region präsent.

Auch in Guayana ist der US-amerikanische Einfluss spürbar. Die Dorfeingangsschilder sind mit der Reklame der Unternehmens *PepsiCo, Inc.* verziert (als Entgegenkommen für Investitionen in die Infrastruktur (vgl. Abb. 26). Die VR China ist gegenwärtig in den drei Guayanas auf dem „Vormarsch“. Große Teile des Supermarktsektors befinden sich in chinesischer Hand. Zudem leistet China eine Entwicklungsarbeit, durch den Bau von Häusern und Straßen (SCHULZ/TELL 2020 in diesem Bericht). Der Rundholzexport von Surinam und Guayana geht überwiegend nach China, da keine Steuern auf Rundholz in China erhoben werden. So profitiert China bilateral von Rohstoffen und Holz aus Surinam und Guayana und der Nachfrage an Importprodukten insbesondere in diesen beiden Ländern. Für Guayana und Surinam ist die Zusammenarbeit mit China besonders reizvoll, da die Infrastruktur erweitert wird (z. B. Bau der *Linden-Lethem-Road* (BECKER/GUNDELACH 2020 in diesem Bericht)).

Nicht-staatliche Entwicklungszusammenarbeit

Neben Staaten und privatwirtschaftlichen Unternehmen bieten auch Nichtregierungsorganisationen (NRO) Entwicklungszusammenarbeit an. Dennoch stellt sich die Frage, ob alle diese Hilfen nicht fortwährend zu einer Abhängigkeit der drei Guayanas von den Unterstützern/Geldgebern führen. Alternative Entwicklungsarbeit wird von einzelnen NROs angeboten, die soziale Projekte und die Einbindung des Hinterlandes fördern. Ziel ist es, die *Amerindians* (indigene Völker) und deren Subsistenzwirtschaft in die nationale und internationale Wirtschaft einzubringen (POST/AHRENS 2018). Zudem fördern die Vereinten Nationen (FAO/UN) Projekte, die die Bündelung von landwirtschaftlichen Informationen regulieren, um eine strukturierte Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Fischerei zu erreichen. Ein Projekt, das gut funktioniert, ist der Anbau von Reis. Durch die klimatischen Bedingungen sind zwei Ernten im Jahr möglich, zudem sind die vorhandenen Kanäle zum Be- und Entwässern der Felder ideal (HAGENAARS/HERWEGEN 2020 in diesem Bericht; KULKE et al. 2020).

Fazit

Im vorliegenden Bericht wurde ein erster grundlegender Überblick über verschiedene Aspekte aus Ökologie/Umwelt, Politik, Wirtschaft, sozio-kulturellem Leben und internationaler Einbindung in den drei Guayanas gegeben. Haben alle drei Länder bzw. Regionen nun den gleichen Entwicklungspfad? Insgesamt lässt sich feststellen, dass sich Surinam und Guayana in vielen dieser Bereiche sehr ähneln und Französisch-Guayana des Öfteren als französisches Überseedepartement andere Merkmale aufweist, sei es beim Thema Abfall, Politik oder Wirtschaft. Dennoch ist anhand einzelner Faktoren eine Ähnlichkeit der drei Guayanas erkennbar. Die Geomorphologie und klimatische Prägung der Länder ist – nicht verwunderlich – nahezu identisch, die Bevölkerungskonzentration an den Küsten und die vernachlässigte Einbindung des Hinterlandes ebenso. Zudem ist die Abhängigkeit der Entwicklung von den ehemaligen Kolonialmächten bis heute zu spüren. Gleichzeitig übernehmen andere Länder (z. B. VR China, die USA, Brasilien) aktuell diese Roll. Der Abbau von Gold und die immense Abholzung des Regenwaldes finden in allen drei Ländern weiterhin unvermindert statt. Dies scheint trotz Protestbewegungen in naher Zukunft vorerst nicht zum Erliegen zu kommen. Unabhängig davon, gehören die drei Guayanas immer noch zu den Staaten bzw. Regionen mit der höchsten Waldbedeckung bezogen auf die Landesfläche.

Literaturverzeichnis

- AUSWÄRTIGES AMT (2019a): Suriname: Überblick. Im Internet: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/suriname-node/suriname/220448> (letzter Zugriff: 29.05.2019).
- AUSWÄRTIGES AMT (2019b): Frankreich: Überblick. Im Internet: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/frankreich-node/frankreich/209522> (letzter Zugriff: 30.05.2019).
- AUSWÄRTIGES AMT (2019c): Guyana: Überblick. Im Internet: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/guyana-node/guyana/220346> (letzter Zugriff: 30.05.2019).
- BECKER, M. / GUNDELACH, S. (2020): Die Linden-Lethem Road: Anbindung Guayanas an Südamerika oder Raubbau durch multinationale unternehmerische Interessen? In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 161-168.
- CURTIN, P. D. (1969): The Atlantic slave trade: a census. University of Wisconsin Press, Madison.
- EC (EUROPEAN COMMISSION) (2017): French Guiana. Im Internet: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/outermost-regions/pdf/rup_2017/rup_partner_guyana_en.pdf (letzter Zugriff: 27.10.2019).
- EICHFUSS, L. / LEBMANN, G. (2020): Stadtgeographie Paramaribo – zwischen kolonialem Weltkulturerbe und lateinamerikanischem Stadtmodell. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 41-52.
- EIU (ECONOMIST INTELLIGENCE UNIT) (2019): Democracy Index 2018: Me too? Political participation, protest and democracy. Im Internet: https://www.eiu.com/public/topical_report.aspx?campaignid=democracy2018 (letzter Zugriff: 27.10.2019).
- EUROSTAT (2019): GDP per capita in 281 EU regions. Regional GDP per capita ranged from 31% to 626% of the EU average in 2017. Im Internet: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/9618249/1-26022019-AP-EN.pdf/f765d183-c3d2-4e2f-9256-cc6665909c80> (letzter Zugriff: 27.10.2019).
- FILBY, A. / SCHACK, C. (2020): Wirtschaftliche Aktivitäten in Paramaribo – Einzelhandelsstrukturen und Möbelproduktion. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 53-65.
- FREDRICKS, J. (2019): Vortrag und Gespräch mit Jan Fredricks, Head of Mission in der Botschaft des Königreichs der Niederlande in Paramaribo vom 05.03.2019.
- GRUETZMACHER, I. (2019): Geomorphologie des Nordöstlichen Südamerikas. Material zum Vorbereitungsseminar – Drei Guayanas, Berlin.
- HAFKE, C. / WEBER, H. (2020): Die Kaieteur Falls im Spannungsfeld zwischen ökologischen und ökonomischen Interessen – eine hydrologische, geologische und touristische Perspektive. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 183-200.

- HAGENAARS, P. / HERWEGEN, A. (2020): Herausforderungen der und Entwicklungsansätze für landwirtschaftliche Strukturen in Surinam und in Französisch-Guayana. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 67-79.
- HÄMMERLE, J. (2019): Vegetationszonen des Nordostens von Südamerika. Material zum Vorbereitungsseminar – Drei Guayanas, Berlin.
- HEIN, V. / OSTROWER, L. (2020): High-Tech zwischen Amazonas und Atlantik. Weltraumbahnhof Kourou – Europas unabhängiger Weg ins All? In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 101-114.
- INSEE (INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES) (2018): INSEE Statistiques. Im Internet: <https://www.insee.fr/en/statistiques> (letzter Zugriff: 16.05.2019).
- IOM (UN Migration) (2018): IOM provides humanitarian relief von Venezuelans in Guayana. Im Internet: <https://www.iom.int/news/iom-provides-humanitarian-relief-venezuelans-guyana> (letzter Zugriff: 28.10.2019).
- KAPS, B. (2018): Gold satt - Bäume platt? Im Internet: https://www.deutschlandfunkkultur.de/kampf-gegen-mine-in-franzoesisch-guayana-gold-satt-baeume.979.de.html?dram:article_id=433337 (letzter Zugriff: 31.05.2019).
- KFW (KREDITANSTALT FÜR WIEDERAUFBAU) (2017): Projekt der Internationalen Klimaschutzinitiative (IKI) – Ex-post-Evaluierung – Brasilien, Guyana, Suriname. Im Internet: https://www.kfw-entwicklungsbank.de/PDF/Evaluierung/Ergebnisse-und-Publikationen/IKI-Evaluierungen/IKI_Guyana_Shield_Initiative_2017_D.pdf (letzter Zugriff: 27.10.2019).
- KULKE E. (2013): Wirtschaftsgeographie. 5. Auflage, Ferdinand Schöningh, Paderborn.
- KULKE, E. / ENDLICHER, W. / SUWALA, L. (2013): Kuba – Bericht zur Hauptexkursion 2013. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 179. Berlin.
- KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (2020): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin.
- KULKE, E. / SUWALA, L. (2015): Internationalization of grocery retailers in emerging markets – general considerations and economic impacts. Working paper 5/2015, Berlin.
- KULKE, E. / SUWALA, L. (2016): Internationalization of Grocery Retailing in the Global South. In: Die Erde, 147 (3), S. 187-200.
- LEO, M. (2019): Klimate des Nordostens von Südamerika. Material zum Vorbereitungsseminar – Drei Guayanas, Berlin.
- MEIER, S. (2020): Eine differenzierende Betrachtung von Grenzhandelsökonomien und ihrem Formalisierungsgrad in den drei Guayanas. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 201-215.
- MÜCKE, L. / FUHRMANN, L. (2020): Port Maritime Guyane und Stadt Cayenne – Einfluss Frankreichs auf das Überseedepartement Französisch-Guyana. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) –

- Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 81-100.
- POST, H. / AHRENS, H. (2018): Entwicklungszusammenarbeit seit 1945. Die späte Unabhängigkeit von Suriname. Im Internet: <https://www.uni-muenster.de/NiederlandeNet/nl-wissen/geschichte/entwicklung/unabhaengigkeit.html> (letzter Zugriff: 30.05.2019).
- RAVALLION, M. (2010): Troubling Tradeoffs in the Human Development Index. Policy Research Working Paper 5484. Development Research Group, World Bank, Washington D.C.
- RICKERS, T. (2007): Die Südamerikanische Staatengemeinschaft: Potential und Herausforderungen einer Zusammenarbeit. VDM, Saarbrücken.
- SAUERHAMMER, D. / HANSMANN, V. (2020): Goldindustrie und Energiewirtschaft in Surinam und ihre Auswirkungen auf Umwelt und Bevölkerung. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 115-128.
- SCHULZ, S. / TELL, R. (2020): Das wirtschaftliche Potential der Kooperativen Republik Guayana – Retrospektive, Gegenwart und Zukunft. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 145-159.
- STEWART, J. / GÜRBÜZ, K. (2020): Die Verkehrsinfrastruktur der drei Guayanas im Vergleich – Chancen und Herausforderungen für die drei Länder. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 217-227.
- SUWALA, L. (2007): Ist die VR China eine ökonomische Bedrohung oder ein ökonomischer Partner für die USA? Eine handelspolitische Analyse unter dem Aspekt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit. Freie Universität Berlin, Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. (2016): Hispaniola – Bericht zur Hauptexkursion 2015. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 191. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. / GADE, K. (2018): Zentralamerika: Bericht zur Hauptexkursion 2017. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 195. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. / STRASSER, J. (2012): Kolumbien – Bericht zur Hauptexkursion 2012. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 173. Berlin.
- SUWALA, L. / MICEK, G. (2018): Beyond clusters? Field configuration and regional platforming: the Aviation Valley initiative in the Polish Podkarpackie region. In: Cambridge Journal of Regions, Economy and Society, 11 (2), S. 353-372.
- TRADING ECONOMICS (2018a): Suriname - BIP pro Kopf. Im Internet: <https://de.tradingeconomics.com/suriname/gdp-per-capita> (letzter Zugriff: 30.05.2019)
- TRADING ECONOMICS (2018b): Guyana - BIP pro Kopf. Im Internet: <https://de.tradingeconomics.com/guyana/gdp-per-capita> (letzter Zugriff: 30.05.2019).
- TRADING ECONOMICS (2018c): Frankreich - BIP pro Kopf. Im Internet: <https://de.tradingeconomics.com/france/gdp-per-capita> (letzter Zugriff: 30.05.2019).
- UNDP (UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME) (2019): Human Development Index (HDI). Im Internet: <http://hdr.undp.org/en/content/human-development-index-hdi> (letzter Zugriff: 28.10.2019).

04. März 2019

Stadtgeographie Paramaribo – zwischen kolonialem Weltkulturerbe und lateinamerikanischem Stadtmodell

LENNART EICHFUSS / GRETA LEBMANN



Abb. 1: Stadtübersicht Paramaribo und Besuchspunkte
(eigene Darstellung, Kartengrundlage nach OPENSTREETMAP 2019)



Abb. 2: Stadtrundgang (Route, vgl. Abb. 1, Besuchspunkt 1) im Zentrum von Paramaribo
(eigene Darstellung, Kartengrundlage nach OPENSTREETMAP 2019)

Stadtübersicht Paramaribo Abb. 1:

- 1: Stadtrundgang
- 2: *Bureau voor de Dienstverlening aan NGO's*
- 3: US-Botschaft

Besuchspunkte Abb. 2:

- 1: Fort *Zeelandia*
- 2: Platz der Unabhängigkeit
- 3: Palmenhain
- 4: Kathedrale *St. Peter und Paul*
- 5: Synagoge *Neveh Shalom*

Einleitung

Der erste Tag der Exkursion begann mit einem Stadtrundgang durch das Zentrum von Paramaribo, der Hauptstadt von Surinam (vgl. Abb. 2). Dabei wurden neben der historischen Entwicklung, stadtgeographische Eigenschaften der Hauptstadt näher beleuchtet; zusammengenommen konnten so die durchaus vielfältigen Einflüsse auf die Strukturen von Paramaribo abgebildet werden. Als weitere Termine standen Besuche bei der NGO *Bureau voor de Dienstverlening aan NGO's* (vgl. Exkurs II) sowie bei der US-amerikanischen Botschaft (vgl. Exkurs III) auf dem Programm (vgl. Abb. 1). Zudem wurde versucht, während verschiedener Versorgungsstopps Rückschlüsse auf die lokale Einzelhandelsstruktur zu ziehen (vgl. Exkurs I).

Historische Ursprünge von Paramaribo

Die systematische Kolonialisierung der Gebiete, auf denen sich das heutige Surinam befindet, erfolgte durch europäische Nationen erst Anfang des 17. Jahrhunderts (BRIGGS 2017, S. 69). Im Gegensatz zu anderen Hochkulturen (z. B. Azteken, Maya) die in Süd- und Lateinamerika ganze Reiche aufbauten (SUWALA et al. 2018), war der Nordosten Südamerikas sehr dünn besiedelt. Es gab vereinzelte indigene Dörfer, deren Einwohner als Jäger und Sammler lebten. Die geringe Bevölkerungsdichte und die ungünstigen naturräumlichen Bedingungen sorgten für eine verspätete Kolonialisierung. Ein zusätzliches Hindernis für die Erschließung der Region waren die schlechten Landungsmöglichkeiten an der überwiegend flachen und mit Mangroven durchsetzten Küste. Alle diese Faktoren führten zusammen mit kriegerischen Auseinandersetzungen (mit indigenen Völkern) und Krankheiten dazu, dass erst ab dem Jahre 1617 zunächst nur kleinere Handelsposten gegründet wurden. Dabei errichteten holländische, französische und englische Händler an unterschiedlichen Orten ihre eigenen Posten. Im Jahre 1650 wurde durch englische Siedler unter *Lord Francis Willoughby* eine Stadt bzw. ein Fort auf dem Areal des heutigen Zentrums von Paramaribo errichtet (NEUS 2010, S. 113f.). Im Zuge des zweiten holländisch-englischen Krieges eroberten Holländer unter Admiral *Abraham Crijnsen* die Gebiete. Das hölzerne Fort wurde in *Fort Zeelandia* (vgl. Abb. 3) umbenannt - eine Provinz in Holland, aus welcher die niederländischen Siedler ursprünglich stammten (BRIGGS 2017, S. 69f.). Die Region wurde unter der holländischen Kolonialregierung zu einem Hauptanbaugebiet für Zuckerrohr. Der Zucker wurde anschließend nach Europa exportiert. Für den großflächigen Anbau von Zuckerrohr



Abb. 3: Fort *Zeelandia* (LEBMAN 2019)

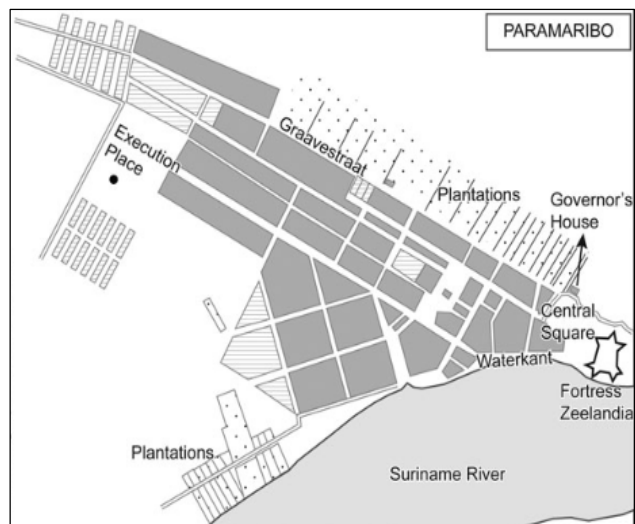


Abb. 4: Paramaribo im 18. Jahrhundert (BRANDON 2019, S. 101)

unmittelbar neben den Handelsposten und an Flussläufen auf selbst angelegten Plantagen stieg entsprechend die Nachfrage nach Arbeitskräften (BRANDON 2019, S. 101; vgl. Abb. 4). Im Zuge dessen wurden zunächst indigene Völker ausgebeutet, bevor Sklaven aus Afrika in die Kolonie gebracht wurden, um auf den Feldern zu arbeiten. Die Siedlung auf dem Gebiet des heutigen Paramaribos zählte 1790 ca. 1000 Gebäude (ebd., S. 101). Die meisten dieser heute noch vorhandenen Gebäude bestehen zu einem Großteil aus Holz (vgl. Abb. 5), welches ein damals wie heute reichlich vorhandener Rohstoff war und ist. Steine und andere Materialien waren bzw. sind im Flachland der Küstenzone nicht vorzufinden. Ausnahmen bildeten neben den



Abb. 5: Kolonialhaus am Fort Zeelandia (LEBMAN 2019)

militärischen Festungen, der Präsidentenpalast und das Finanzgebäude, welche über ein Grundgerüst aus Stein (meist auf Schiffen importiert) verfügen. Auf der gegenüberliegenden Seite des Suriname-Flusses wurde zwischen 1734 und 1747 zusätzlich das Fort *Nieuw Amsterdam* errichtet, um den Handelsposten besser sichern zu können (vgl. Abb. 6). Zwei Großbrände in den Jahren 1821 und 1832 zerstörten de facto die Stadt (BRANDON 2019). Nach der Abschaffung der Sklaverei und dem anschließenden Auslaufen der zehnjährigen Arbeitspflicht 1873, fehlte es auf den Plantagen an Arbeitskräften. Als Ausgleich wurden Kontraktarbeiter aus anderen niederländischen Kolonien nach Surinam gebracht; darunter Menschen aus Niederländisch-Indien, -China und -Indonesien (Java). Viele der ehemaligen Sklaven und Arbeiter der Plantagen zogen anschließend in die Stadt Paramaribo. Dieser große Zuzug führte zu einer erheblichen Stadterweiterung im 20. Jahrhundert (vgl. Abb. 7, auch VERREST 2010, S. 50ff.). Im selben Zeitraum emigrierten viele qualifizierte Menschen aus der Kolonie in die Niederlande. Nach einem langen Kampf erlangte Surinam 1975 die Unabhängigkeit. Das Land war damit die letzte Kolonie der Niederlande. Bis heute besteht aufgrund der langen gemeinsamen Geschichte noch immer eine starke wirtschaftliche und gesellschaftliche Verbindung zwischen Surinam und den Niederlanden (FILBY/SCHACK 2020 in diesem Bericht; KULKE et al. 2020).

Kurz nach der Unabhängigkeit wurde die zivile Regierung durch das Militär gestürzt und eine soziale Republik ausgerufen. Erst nach jahrelangem internationalem Druck fand 1991 eine demokratische Wahl statt. Seit 2010 ist der ehemalige Militärführer *Desiré Bouterse* Präsident des Landes. *Bouterse* war maßgeblich an dem Sturz der damaligen Regierung beteiligt. Später wurde ihm u. a. illegaler Drogenhandel vorgeworfen und er wurde am Gerichtshof für Menschenrechte in Den Haag schuldig gesprochen (CIA 2019).

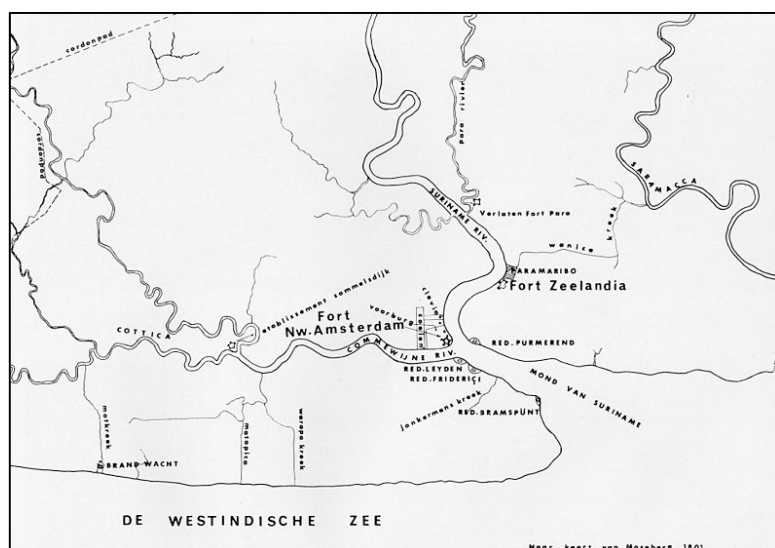


Abb. 6 Fort Nieuw Amsterdam und Fort Zeelandia um 1801 (O.A. 1801)

Stadtgeographische Aspekte von Paramaribo

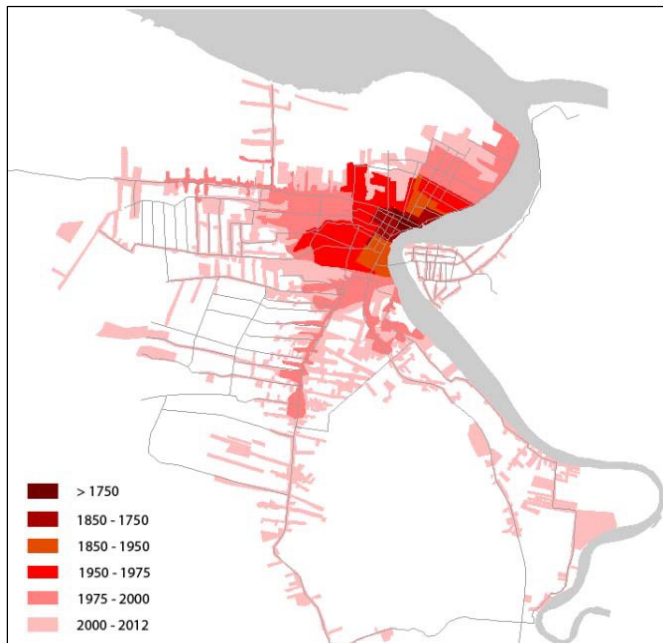


Abb. 7: Expansion von Paramaribo
(HEIRMAN/COPPENS 2013, S. 7)

durch die noch erhaltenen hölzernen Gebäude aus der Kolonialzeit aus. Die Architektur ist ein Mix aus europäischen (insb. niederländischen) Einflüssen, die mit traditionellen Bauweisen der Region kombiniert werden. Die meisten noch erhaltenen Kolonialbauten befinden sich rund um das *Fort Zeelandia* (vgl. Abb. 3) und an der *Waterkant* (vgl. Abb. 4). Am zentralen *Onafhankelijkheidsplein*, dem Unabhängigkeitsplatz, befinden sich neben dem Präsidentenpalast und dem Finanzgebäude zahlreiche Repräsentationsgebäude. Es ist ein erster Unterschied zu anderen südamerikanischen, bzw. lateinamerikanischen Städten erkennbar: Während sich im Modell der lateinamerikanischen Kolonialstadt (KULKE et al. 2011, 2013; SUWALA / KULKE 2014, 2016) neben den wichtigsten Profanbauten auch die Kirche am zentralen Platz befindet, ist dies in Paramaribo nicht der Fall (PAESLER 2008, S. 119ff.). Dieser Unterschied beruht auf der sehr späten Kolonialisierung. Während der Zeit der spanischen Kolonialisierung hatte die katholische Kirche noch einen prägenden Einfluss auf die Gesellschaft. Im 17. Jahrhundert standen religiöse Motive weniger im Fokus und auch die Macht der Kirche sank. Die römisch-katholische Kathedrale *St. Peter und Paul* (vgl. Abb. 8) steht deswegen nicht am Platz der Unabhängigkeit. Neben der katholischen Kathedrale sind auch Moscheen, Synagogen und ein Hindu-Tempel in Paramaribo zu finden (vgl. Abb. 9). Alle diese Sakralbauten sind Zeugen der unterschiedlichen Einwanderungswellen, die in einem direkten Zusammenhang mit der Zuckerrohrwirtschaft stehen und symbolisieren die friedliche religiöse Vielfalt im Lande. So ist es nicht verwunderlich, dass sich die heutige Gesellschaft von Surinam größtenteils aus vier großen ethnischen Gruppen zusammensetzt: den Hindustani (ehem. Niederländisch-Indien) 27,4 %, „Maroons“ (ehemalige afrikanische Sklaven) 21,7 %, Kreolen 15,7 % (zumeist gemischte Bevölkerungsgruppen) und

Paramaribo ist die Hauptstadt und gleichzeitig auch die größte Agglomeration in Surinam mit 239.000 Einwohnern im Jahre 2018 (CIA 2019). Anfang des 20. Jahrhunderts hatte die Stadt gerade einmal 32.000 Einwohner (VERREST 2010; HEIRMAN / COPPENS 2013). In den folgenden Abschnitten werden die kulturhistorischen, sozialen und baulichen Einflüsse auf die Stadtstruktur beschrieben und ihre räumlichen Ausprägungen charakterisiert. Abschließend erfolgt eine kurze Zusammenfassung der einzelnen stadtgeographischen Aspekte. Die gegenwärtige Stadtstruktur spiegelt geschichtliche Einflüsse wider. Die Stadt gliedert sich in zahlreiche Verwaltungsbezirke. Diese unterscheiden sich deutlich in ihrem Alter und ihrem Aufbau. Das Zentrum zeichnet sich dabei besonders



Abb. 8: Kathedrale *St. Peter und Paul*, Paramaribo
(LEBMANN 2019)



Abb. 9 (von links): Moschee und Synagoge in Paramaribo (LEBMANN 2019)

den Javanesen (ehm. Niederländisch-Indonesien) 13,7 % (CIA 2019; KULKE et al. 2020; auch ZSCHÄBITZ/KALINOWSKI 2020 in diesem Bericht). Die unterschiedlichen Religionsgemeinschaften der Protestanten, Hindus, Katholiken, Juden und Muslime sind auch im Stadtbild sichtbar. Die *Neveh Shalom* Synagoge liegt direkt neben der Moschee an der *Keizerstraat*. Paramaribo hat mit diesem reichhaltigen kulturhis-torischen Erbe und entsprechend einschlägigen Baustilen inter-nationale Bekanntheit erlangt. Mit der Ernennung des Stadtzentrums zum Weltkulturerbe durch die UNESCO im Jahre 2002, wurde so die einmalige Kulisse des Stadtbildes unterstrichen (UNESCO 2002, S. 64).

Die Ernennung der Altstadt zum Weltkulturerbe bringt finanzielle Spielräume mit sich. So kann die Stadt auf der einen Seite viel leichter Fördergelder akquirieren, um die bestehenden Gebäude in der Innenstadt zu erhalten oder, falls nötig, unter Einhaltung der Richtlinien zu sanieren. Die Aufnahme in die Liste der UNESCO führt aber auch zu Pflichten. Das gesamte historische Stadtensemble muss erhalten bleiben und es dürfen keine gravierenden Veränderungen im Stadtbild vorgenommen werden. Dies beschränkt besonders die Bauhöhe von neuen Gebäuden (UNESCO 2019). Deswegen sind im Zentrum nur wenige hohe Gebäude zu sehen, welche sonst typisch für die Entwicklung eines Central Business Districts (CBD) in Primatstädten Mittel- und Zentralamerikas sind (für Bogotá (Kolumbien) bzw. Tegucigalpa (Honduras), SUWALA et al. 2012, 2018). An der großen Hauptstraße vom Unabhängigkeitsplatz abgehend ist vereinzelt Einzelhandel zu finden (vgl. Abb. 10). Der überwiegende Teil der Gebäude gehört jedoch zur öffentlichen Verwaltung oder hat einen kulturhistorischen Repräsentationswert. Ebenso sind zahlreiche Schulen in der Nähe zu finden (z.B. *St. Louiseschool*). Bei den wenigen, vorhandenen Unternehmen handelt es sich meist um kleine regionale Banken und Versicherungsfir-men. Es fehlen internationale Unternehmen des Finanz- und Dienstleistungssektors. Ausnahmen bilden dabei die Fast-Food-Restaurants *McDonalds* und *Burger King* und das Mineralöl-Unternehmen *Royal Dutch Shell*. Die lokalen Händler sind überwiegend um den Zentralmarkt von Paramaribo angesiedelt (FILBY/SCHACK 2020 in



Abb. 10: Straße mit Geschäften im Zentrum Paramaribos (LEBMANN 2019)

diesem Bericht). Neben zahlreichen Kleidungsgeschäften existieren kleinere Supermärkte und Läden für den alltäglichen Bedarf. Einzelhandelsgeschäfte sind meist lokal und inhabergeführt. Das Sortiment der einzelnen Läden ist dabei wenig differenziert und es gibt wenige internationale Markenprodukte. Eine Internationalisierung des Einzelhandels ist noch nicht erfolgt (vgl. Exkurs I; KULKE / SUWALA 2016). Hinzu kommen Händler, welche ihre Ware aus dem Auto heraus oder an kleineren Ständen verkaufen. Diese konzentrieren sich besonders um den Hauptmarkt. Mit steigender Entfernung zum zentralen Markt nimmt auch der Leerstand zu. Hinzu kommen unbebaute Flächen im Zentrum, welche teilweise als provisorische Parkplätze fungieren. Insgesamt ist das Zentrum aktiv, weist aber offenbar keine Wachstumsdynamik auf (KULKE 2019).

Im Gegensatz dazu sind die Außenbezirke meist Wohngegenden (vgl. Abb. 11). Diese Struktur folgt dem Prinzip des „*urban sprawl*“ (HEIRMAN/COPPENS 2013). Charakteristisch dafür sind flächenmäßig große Vorortsiedlungen mit Einfamilienhausbebauung für die Mittel-, und Oberschicht (PAESLER 2008, S. 27ff.). Die schachbrettartige Struktur passt sich dabei den von den Niederländern angelegten künstlichen Kanälen an. Dieser Teil der Stadt gleicht in der Struktur der Bebauung am ehesten dem US-amerikanischen Modell der Stadt, mit sehr großen Flächen gleicher Nutzung und wenig Vermischung der verschiedenen Nutzungstypen (ebd., S. 117ff.). Obwohl in den meisten karibischen Städten eine starke Segregation vorherrscht, die sich zum Teil auch in der Abschottung durch Zäune und Überwachungskameras (*gated communities*) manifestiert (vgl. Abb. 11), herrschen in Paramaribo zumeist durchmischte Nachbarschaften (*mixed neighborhoods*) (VERREST 2010). Der ausgeprägte motorisierte Individualverkehr begünstigt diese extensive Suburbanisierung. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist sehr eingeschränkt und zumeist auf die innerstädtischen Bezirke konzentriert (ADAMS et al. 2007). Lokale privat geführte Kleinbusse sind die einzigen öffentlichen Verkehrsmittel neben den Taxis (ähnliche Strukturen auch für Guayana und Französisch-Guayana STEWART/GÜRBÜZ 2020 in diesem Bericht). Diese Kleinbusse erfüllen aber nur eingeschränkt die Eigenschaften eines öffentlichen Nahverkehrs. So besteht in der Regel weder geregelter Linienverkehr noch ein einheitliches Tarifsystem. Das Fehlen einer gewissen Rangordnung bei Straßen deutet zudem auch auf ein wenig geplantes Stadtwachstum hin. An Hauptstraßen bzw. Ausfallstraßen in diesen Vororten bildeten sich eher zufällig sog. „*commercial strips*“ heraus. An diesen Ausfallstraßen konzentrieren sich moderne Supermärkte, Restaurants und sonstige Geschäfte, die den Bedarf einer aufkommenden Mittel- und Oberschicht befriedigen sollen (BÄHR/JÜRGENS 2005, S. 162f.). Das Sortiment in den Supermärkten ist dabei vielfältiger und internationaler als in der Innenstadt. Dazu gehört auch das von der Gruppe besuchte Einkaufszentrum *Galaxy* (vgl. Exkurs I).



Abb. 11: Abgezäunte Wohngegend in Paramaribo (LEBMAN 2019)

Exkurs I: Einkaufszentrum *Galaxy* und Chinesischer Supermarkt

Außerhalb des Stadtkerns wurde die *Galaxy Mall* besucht, um einen Eindruck von örtlichen Einkaufszentren zu gewinnen. Schnell wurden die Unterschiede der Einzelhandelsstruktur zwischen der Innenstadt und den Außenbezirken deutlich. Der Gebäudekomplex besteht aus zwei Etagen (vgl. Abb. 12). Im Erdgeschoss befanden sich sowohl Textilgeschäfte als auch Läden mit gemischten Waren für diverse Bedarfe (vgl. Abb. 13). Auffällig war auch der große Leerstand. In diesen Gemischtwarenläden (vgl. Abb. 14) wurden so beispielsweise auch Motoren und zugehörige Ersatzteile verkauft. Bei den Motoren handelt es sich um besondere Ausführungen, welche beliebig und individuell für unterschiedliche Zwecke (z. B. landwirtschaftliche Maschinen und Geräte) genutzt werden können (vergleiche für solch eine Nutzung für andere Länder des globalen Südens in SUWALA/KULKE 2009, 2011). Im ersten Obergeschoss befand sich der *Food Court* mit einem Restaurant und einem Kinderspielplatz. Zum Zeitpunkt des Aufenthaltes war das Zentrum kaum besucht. Insgesamt wirkte die Mall eher veraltet und heruntergekommen, teilweise marode und nicht mehr im vollen Betrieb.

Ein weiterer Stopp an einem großen chinesischen Supermarkt gab einen Einblick in die wesentlichen Unterschiede des Lebensmitteleinzelhandels im Vergleich zu den lokalen Märkten der Innenstadt. Die meisten Lebensmittel und Produkte, die hier angeboten wurden, waren importiert (vgl. Abb. 15). Das Angebot an Obst und Gemüse war zudem viel größer als auf dem traditionellen Markt. Des Weiteren versprühte der Supermarkt den Anschein einer sehr modernen, klimatisierten und mit den neusten Kassensystemen ausgestatteten Einrichtung. Das Preisniveau war ebenfalls wesentlich höher als auf dem lokalen Markt. Als Gründe für die unterschiedliche Herkunft besonders von Obst und Gemüse lassen sich die fehlenden Verbindungen bzw. die nicht vorhandene Einbindung in nationale Wertschöpfungsketten bzw. zur inländischen Landwirtschaft anführen. So wäre in diesen Supermärkten vor allem bei verarbeiteten Produkten eine größere Produktbreite vermuten (KULKE / SUWALA 2015), da dazu der Aufbau lokaler Beziehungen von Nöten ist. Dies scheint jedoch in Surinam nicht der Fall zu sein.



Abb. 12: Galaxy Mall in Paramaribo (LEBMANN 2019)



Abb. 13: Eingang und Geschäfte (LEBMANN 2019)



Abb. 14: Verkauf von Motoren und Ersatzteilen (LEBMANN 2019)



Abb. 15: Importiertes Sortiment in einem chinesischen Supermarkt (LEBMANN 2019)

Exkurs II: *Bureau voor de Dienstverlening aan NGO's* in Paramaribo – Entwicklungszusammenarbeit in Surinam

Es gibt unterschiedliche Entwicklungszusammenarbeitsorganisationen in Surinam. Die besuchte niederländische Nichtregierungsorganisation *Bureau voor de Dienstverlening aan NGO (BFN)* (vgl. Abb. 16) beschäftigt sich mit der Entwicklung von Strategien für den Kapazitätsaufbau von kommunalen Gemeinschaften und Organisationen. Das *BFN* wurde am 16. Juli 1993 als Arbeitsgruppe gegründet und ist seit 2005 als eine unabhängige Organisation tätig. „Ein besonderes Augenmerk wird auf die Grundprinzipien der kommunalen Entwicklung gelegt, wie die Gleichstellung der Geschlechter und die Beteiligung der Bevölkerung, die Chancen für junge Menschen sowie die Planung und Durchführung von Interventionen [...]“ (übersetzt nach *BFN* 2018). Zu den direkten Zielgruppen zählen Gemeinden im Hinterland sowie in Armut lebende Gruppen, welche Hilfe beim Aufbau ihrer Gemeinde oder Nachbarschaft benötigen. Ziel

von *BFN* sind ergebnisorientierte Aktivitäten. Der Großteil der Arbeit findet im dicht bewaldeten Hinterland statt. Die dort lebenden Volksstämme sind an den fünf großen Flüssen *Suriname*, *Saramacca*, *Coppename*, *Corantijn* und *Marowijne* angesiedelt. Dabei spielen die dort isoliert lebenden „Maroons“ eine Sonderrolle. Sie stammen von ehemaligen afrikanischen Sklaven ab, welche 1863 (dem Jahr der offiziellen Abschaffung der Sklavenarbeit) flohen und sich im Regenwald des Hinterlandes niederließen. Die Entwicklungszusammenarbeit (EZ) unterscheidet sich von denen der Nachbarländer, da Surinam Teil des niederländischen Kolonialsystems war und heute durch eine multi-ethnische Gesellschaft geprägt ist. Das Land fühlt sich eher zu den karibischen Nachbarinseln, als zu Südamerika zugehörig. Surinam profitiert jedoch noch immer maßgeblich von der finanziellen Unterstützung der Niederlande. Zu den wichtigsten Projekten der NGO gehört die Vergabe von Mikrokrediten. Wer ein lokales Unternehmen gründen will, erhält ebenfalls Zuschüsse. Des Weiteren gibt es Vorhaben, welche die Nachhaltigkeit und Integration der lokalen Produktion von Obst oder Açaí Beeren in weltweite Wertschöpfungsketten (z. B. durch Zertifizierung) unterstützen sollen. Die Menschen im Hinterland erhalten zudem Hilfeleistungen bei der Versorgung mit Wasser, Lebensmitteln und Strom. Da die meisten Bewohner nur eine schulische Grundausbildung absolvierten, fehlt Vielen das Fachwissen für eine ökonomische Inwertsetzung der Felder. So erhalten abgelegene Dörfer, die Subsistenzwirtschaft betreiben, oft fehlende Lebensmittel von *BFN*. Ob ein Dorf mit *BFN* zusammenarbeitet oder nicht, hängt stark vom Dorfoberhaupt ab. Ein wichtiges Projekt von *BFN* besteht in der Bereitstellung von Smartphones für die Verbesserung der landwirtschaftlichen Nutzung (für Afrika KRONE et al. 2016). Wer abgelegen und/oder schwer erreichbar wohnt, kann mit dem Smartphone jederzeit in Kontakt mit der NGO treten. Da durch die verschiedenen Ethnien zahlreiche Sprachen und Dialekte existieren, kann leichter über das Senden von Fotos und Abbildungen kommuniziert werden. So kann gezielt Rat gegeben werden, wenn beispielsweise Fragen zur Ernte oder Schädlingsbehandlung aufkommen. Ein weiteres wichtiges Projekt setzt sich mit der Gleichberechtigung von Männern und Frauen in Dorfgemeinschaften auseinander. Es gibt Aufklärungsseminare, bei denen Themen wie Polygamie und arrangierte Ehen diskutiert werden. Außerhalb der Hauptstadt Paramaribo werden Schulen häufig von der Kirche und teilweise von NGOs (darunter auch *BFN*) geleitet oder begleitet, damit Kinder in abgelegenen Gebieten eine Grundausbildung erhalten. In Surinam sind Frauen überproportional im Bereich der tertiären Bildung vertreten (so sind z. B. 80 % der Studierenden an Universitäten



Abb. 16: *Bureau voor de Dienstverlening aan NGO's*
(LEBMANN 2019)

weiblich). Trotzdem dominieren Männer sowohl Wirtschaft als auch Politik. Ein weiterer Tätigkeitsbereich der NGO ist Krankheitsprävention (z. B. Aufklärung über *AIDS*). Noch immer sind in der Bevölkerung zu diesem Thema viele Mythen verbreitet. Dazu kommen Probleme hoher Prostitutions- und Kriminalitätsraten sowie häuslicher Gewalt. Da es schwer ist, alle Menschen im Land zu erreichen, wird regelmäßig Werbung für die Arbeit der NGO über das Radio weitergegeben. Außerdem gibt es Plakate vor Kirchen und Schulen (BFN 2019).

Exkurs III: Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika in Paramaribo (vgl. Abb. 17)

Die geschichtliche Verbindung zwischen den USA und dem Territorium, auf dem sich heute Surinam befindet, ist auf den Vertrag von Breda von 1667 zurückzuführen. Dabei trat die Niederlande das nordamerikanische *Nieuw Amsterdam* (den heutigen Stadtteil Manhattan von New York) an die Briten ab und erhielt dafür die Kolonie im Nordosten von Südamerika. Seit 1790 bestehen diplomatische Beziehungen zwischen den USA und Surinam (oder deren Vorgängeradministrationen). In der jüngeren Zeit sind die Vereinigten Staaten von Amerika dem Land immer wieder bei wirtschaftlicher Beratung und bei Bildungsangelegenheiten behilflich. Zudem findet ein reger wirtschaftlicher Handel statt, bei dem die USA zu den wichtigsten Handelspartnern von Surinam gehören.



Abb. 17: US-Botschaft in Paramaribo (LEBMANN 2019)

Die US-Ausfuhren beliefen sich im Jahr 2018 auf \$364,1 Millionen und die Importe aus Surinam hatten einen Wert von \$80 Millionen. Darunter befanden sich exportierte Güter wie Chemikalien, Fahrzeuge, Maschinenteile, Fleisch, Minen-ausrüstung, Lebensmittel und Fisch. Der Abbau von Bauxit, welcher von 1916 bis 2015 durchgeführt wurde, wird durch die USA nicht länger betrieben. Dafür realisieren sie langfristige Investitionen in der Rohstoffindustrie, insbesondere bei Gold und Öl. Das US-amerikanische Unternehmen *Newmont Mining Corporation* betreibt seit 2016 Geschäfte im Osten des Landes. Zusammen mit der *Staatsolie Maatschappij Suriname* – dem staatlichen Bergbauunternehmen (mit monopolisiertem Verwertungsrecht für fossile Brennstoffe) ist es mit 25% an einem *Joint Venture* im Wert von \$1 Milliarde beteiligt. Des Weiteren spielen US-amerikanische Franchiseunternehmen im Gastronomiesektor eine große Rolle. Seit 1996 existieren zahlreiche Niederlassungen von *Kentucky Fried Chicken*, *McDonalds* (vgl. Abb. 18) oder *Pizza Hut*. Zudem gibt es eine große Bandbreite an US-amerikanischen Produkten in Supermärkten zu kaufen. Im bilateralen und multilateralen Handelsfragen lässt sich festhalten, dass Surinam bisher kein umfassendes, bilaterales Handelsabkommen mit den USA unterzeichnet hat. Alle *CARICOM*-Länder – mit Ausnahme von Surinam – sind gleichzeitig



Abb. 18: US-amerikanisches Fast Food Restaurant (LEBMANN 2019)

Begünstigte des *CBERA* (*Caribbean Basin Economic Recovery Act*). Ein weiteres Abkommen ist das Ende 2014 in Kraft getretene *Open Skies*-Abkommen zwischen den USA und Surinam, das eine weitere Öffnung erwirken soll (BOTSCHAFT DER VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA IN PARAMARIBO 2019).

Surinam ist Mitglied von zahlreichen internationalen und regionalen Organisationen wie beispielsweise der *United Nations* (UN), der *Organization of American States* (OAS), der *World Trade Organization* (WTO) oder der *Caribbean Community* (CARICOM). Ein weiteres Element der aktuellen Entwicklungen ist China, dessen Präsenz im Land deutlich zunimmt. Die lange Geschichte von Migration aus China erleichtert es chinesische Investitionen im Land zu tätigen. Laut Angaben der US-amerikanischen Botschaft wurden in den letzten 20 Jahren zahlreiche Aktivitäten mit Hilfe Chinas angegangen; dabei existieren enge Handelsbeziehungen in zahlreichen Wirtschaftsbereichen. Außerdem hat China großen Einfluss auf den Bau von Straßen und die damit entstehenden neuen Handelsrouten (STEWART/GÜRBÜZ 2020 in diesem Bericht). China ist wichtiger Abnehmer von Regenwaldholz (vgl. Abb. 19) und von Produkten der Fischerei. In der Holzwirtschaft besteht keine Konkurrenz zwischen den USA und China, da die USA nur wenig Holz aus Surinam



Abb. 19: Holzproduktion (LEBMANN 2019)

importieren. Wichtige Exportprodukte aus Surinam in die USA sind Fisch und Shrimps. Beim Thema Öl herrschen Spannungen an der Grenze zu Guyana, da hier noch Unklarheiten hinsichtlich des Grenzverlaufs bestehen. Kleinere Programme zielen auf die Studierendenmobilität ab. So können junge Einwohner Surinams von einem Auslandsstudium in den USA profitieren, wodurch die Teilnahme an einem zehnmonatigen Programm ermöglicht wird (ebd.).

Fazit

Die Stadtgeographie von Paramaribo lässt sich keinem kulturhistorischen Modell eindeutig zuordnen, sondern ist vielmehr eine Mischform, die durch koloniale Einflüsse ebenso wie durch zeitgenössische Entwicklungen der Globalisierung geprägt ist. Besonders im Stadtzentrum sind zum Teil Ansätze einer lateinamerikanischen Stadt mit einer niederländischen Überprägung zu erkennen. Der wirtschaftliche und zum Teil funktionelle Bedeutungsverlust der Innenstadt lässt sich durch Suburbanisierungstendenzen samt *urban sprawl* und *commercial strips* an Ausfallstrassen erklären und erinnert an Entwicklungen, wie man sie insbesondere aus Nordamerika kennt. Während in den Randbezirken mit einer aufkommenden Mittel- und Oberschicht der Bau von neuen exklusiven Shoppingcentern erfolgt, setzt ein verstärkter Verfall im historischen Zentrum ein, welcher Entwicklung nach dem Prinzip einer *Postsuburbia* andeutet (FASSMANN 2004, S. 117ff.). Die schlechte Infrastruktur und der starke Fokus auf den motorisierten Individualverkehr verstärken diesen Trend. Die Schaffung eines öffentlichen Nahverkehrs nach dem Prinzip des *BRT* (*Bus Rapid Transit System*) könnte eine Möglichkeit sein, die Kleinbusunternehmer in diesen Prozess zu integrieren (in Bogota (Kolumbien) SUWALA et al. 2012). Die Prozesse von *Postsuburbia* und des *urban sprawl* erschweren allerdings den Aufbau dieses öffentlichen Nahverkehrssystems, auch aufgrund der vielen kleinen Nebenzentren in den Außenbezirken der Stadt. Unabhängig davon ist Segregation in Paramaribo im Vergleich zu anderen karibischen Städten noch nicht sehr stark ausgebildet (VERREST 2010). Die Zukunft wird zeigen, was Paramaribo aus seinen vielfältigen Potentialen macht.

Literaturverzeichnis

- ADAMS, B. / HEIRMAN, S. / KOOYMAN, S. / STUYCK, I. (2007): Ruimtelijke context voor cases Centrum en Weg naar Zee: Paramaribo. Artesis, Antwerpen.
- BÄHR, J. / JÜRGENS, U. (2005): Stadtgeographie II - Regionale Stadtgeographie. Westermann, Braunschweig.
- BFN (BUREAU VOOR DE DIENSTVERLENING AAN NGO'S) (2018): Homepage. Im Internet: www.bureaungo.org (letzter Zugriff: 15.05.2019).
- BFN (BUREAU VOOR DE DIENSTVERLENING AAN NGO'S) (2019): Gespräch und Diskussion mit der NGO am 04.03.2019.
- BOTSCHAFT DER VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA IN PARAMARIBO (2019): Vortrag US - Botschaft Surinam vom 04.03.2019.
- BRANDON, P. (2019): Between the Plantation and the Port: Racialization and Social Control in Eighteenth-Century Paramaribo. In: *International Review of Social History*, 64 (S27), S. 95-124.
- BRIGGS, P. (2017): Suriname. Bradt Travel Guides, Guilford (USA).
- CIA (CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY) (2019): The World Factbook: Suriname. Im Internet: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ns.html> (letzter Zugriff: 30.05.2019).
- FASSMANN, H. (2004): Stadtgeographie I – Allgemeine Stadtgeographie. Westermann, Braunschweig.
- FILBY, A. / SCHACK, C. (2020): Wirtschaftliche Aktivitäten in Paramaribo – Einzelhandelsstrukturen und Möbelproduktion. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut. Heft 200, Berlin, S. 53-65.
- HEIRMAN, S. / COPPENS, T. (2013): Causes, Consequences and Affordability of Urban Sprawl in the Caribbean: Case Paramaribo. Paper Submitted to Caribbean Urban Forum.
- KRONE, M. / DANNENBERG, P. / NDURU, G. (2016): The use of modern information and communication technologies in smallholder agriculture: Examples from Kenya and Tanzania. In: *Information Development*, 32 (5), S. 1503-1512.
- KULKE, E. (2019): Vortrag bei der Stadtführung vom 04.03.2019.
- KULKE, E. / ENDLICHER, W. / SUWALA, L. (2013): Kuba – Bericht zur Hauptexkursion 2013. Arbeitsberichte Geographisches Institut. Heft 179, Berlin.
- KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (2020): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut. Heft 200, Berlin.
- KULKE, E. / KRÜGER, D. / KULKE, L. / SUWALA, L. (2011): Kuba – Auf Tour. Spektrum Akademischer Verlag, Heidelberg.
- KULKE, E. / SUWALA, L. (2015): Internationalization of grocery retailers in emerging markets – general considerations and economic impacts. Working paper 5/2015, Berlin.
- KULKE, E. / SUWALA, L. (2016): Internationalization of Grocery Retailing in the Global South. In: *Die Erde*, 147 (3), S. 187-200.

- NEUS, H. (2010): The Yellow Lady: Mollato Women in Suriname Plantocracy. In: ADEKUNLE, J. / WILLIAMS, H. (Hrsg.): Color Struck – Essays on race and ethnicity in global perspective. University Press of America, Lanham (Maryland), S.113-140.
- O.A. (1801): Die Lage des Forts und weiterer Verteidigungsanlagen in Suriname, Karte aus 1801. Im Internet:
[https://de.wikipedia.org/wiki/Fort_Zeelandia_\(Paramaribo\)#/media/Datei:Karte1801.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Fort_Zeelandia_(Paramaribo)#/media/Datei:Karte1801.jpg)
 (letzter Zugriff: 01.06.2019)
- OPENSTREETMAP (2019): Karte von Suriname. Im Internet:
<https://www.openstreetmap.de/karte.html> (letzter Zugriff: 30.05.2019).
- PAESLER, R. (2008): Stadtgeographie. Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt.
- STEWART, J. / GÜRBÜZ, K. (2020): Die Verkehrsinfrastruktur der drei Guyanas im Vergleich – Chancen und Herausforderungen für die drei Länder. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guyanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 217-227.
- SUWALA, L. / KULKE, E. (2009): Vietnam / Kambodscha – Bericht zur Hauptexkursion 2008. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 151. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. (2011): Thailand / Laos – Bericht zur Hauptexkursion 2010. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 166. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. (2014): Bolivien – Bericht zur Hauptexkursion 2014. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 184. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. (2016): Hispaniola – Bericht zur Hauptexkursion 2015. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 191. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. / GADE, K. (2018): Zentralamerika: Bericht zur Hauptexkursion 2017. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 195. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. / STRASSER, J. (2012): Kolumbien – Bericht zur Hauptexkursion 2012. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 173. Berlin.
- UNESCO (2002): Convention concerning the protection of the world cultural and natural heritage. World heritage committee, Budapest. Im Internet:
<https://whc.unesco.org/archive/2002/whc-02-conf202-25e.pdf> (letzter Zugriff: 30.05.2019).
- UNESCO (2019): Historic Inner City of Paramaribo. Im Internet:
<https://whc.unesco.org/en/list/940> (letzter Zugriff: 31.05.2019).
- VERREST, H. (2010): City Profile: Paramaribo. In: Cities, 27 (1), S. 50-60.
- ZSCHÄBITZ, A. / KALINOWSKI, S. (2020): Drei Länder – ein Schicksal? Ein allgemeiner Überblick über die drei Guyanas. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guyanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 21-40.

05. März 2019

Wirtschaftliche Aktivitäten in Paramaribo – Einzelhandelsstrukturen und Möbelproduktion

ANNA FILBY / CAROLIN SCHACK

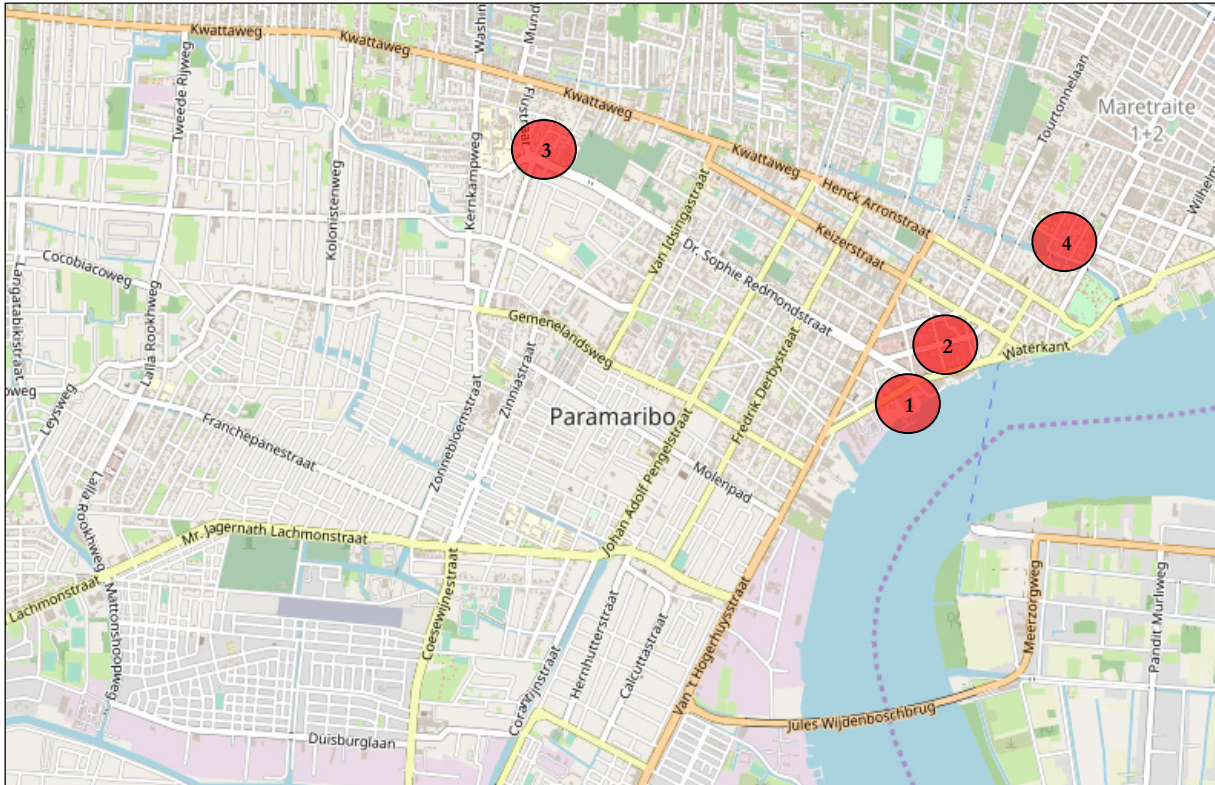


Abb. 1: Karte von Paramaribo mit Tagesstationen (eigene Darstellung, Kartengrundlage nach OPENSTREETMAP 2019)

Besuchspunkte:

- 1: *Central Market*
- 2: *Stadtzentrum*
- 3: *Randoe Suriname NV - Suriname Furniture Group* (Möbelunternehmen)
- 4: *Botschaft des Königreichs der Niederlande in Surinam*

Einleitung

In der surinamischen Hauptstadt Paramaribo analysierte die Exkursionsgruppe am Vormittag des zweiten Exkursionstages in Kleingruppen den *Central Market* (vgl. Abb. 1, Besuchspunkt 1) hinsichtlich verschiedener einzelhandelsthematischer Aspekte (zum Beispiel der angebotenen Waren, des Preisniveaus oder der Sozialstruktur von Händlern und Konsumenten). Darüber hinaus wurden Beobachtungen im Hinblick auf Einzelhandelsstrukturen der Innenstadt (vgl. Abb. 1, Besuchspunkt 2) sowie in Shopping Malls, welche bereits am Vortag (EICHFUSS/LEBMANN 2020, KULKE et al. 2020) besucht wurden, thematisch gesammelt und eine Möbelfabrik besichtigt (vgl. Abb. 1, Besuchspunkt 3). Zusätzlich standen eine Visite der Botschaft des Königreichs der Niederlande in Surinam (vgl. Abb. 1, Besuchspunkt 4 und Exkurs I) sowie ein Gespräch mit einem Mitarbeiter der *Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO)* (vgl. Exkurs II) auf dem Programm.

Einzelhandel in Paramaribo

Der Einzelhandel in Paramaribo lässt sich in verschiedene Bereiche untergliedern, welche im Folgenden genauer dargestellt werden: Innenstädtischer stationärer Einzelhandel, Märkte (v.a. der Central Market), Shopping Malls sowie Supermärkte. Alle diese Betriebsformen sind im Zusammenhang der sogenannten zunehmenden Internationalisierung und Modernisierung des Einzelhandels zu sehen (KULKE / SUWALA 2015; KULKE / SUWALA 2016; SUWALA/ KULKE 2017). Dabei wird versucht, die Existenz der Betriebsformen in diesen größeren Kontext einzuordnen. Zunächst erfolgt jedoch eine Darstellung der Beobachtungen vor Ort (für ähnliche Vorhaben NITSCHKE/MULLINS 2019; SUWALA et al. 2019).

Innenstädtischer Einzelhandel

Die Innenstadt fungiert als wichtigster Einkaufsort der Stadt, obgleich es eine Vielzahl an Leerständen und Baulücken gibt. Die Bauhöhe der Gebäude liegt bei maximal zwei Stockwerken. Die Einzelhandelsflächen beschränken sich hauptsächlich auf das Erdgeschoss und reichen von kleinen, inhabergeführten Läden mit einem relativ hohen Anteil an Bekleidungsangeboten, über einzelne (Unterhaltungs-) Elektronik-Geschäfte bis hin zu kleineren Kaufhäusern (vgl. Abb. 2 u. Abb. 3). Insgesamt konnte ein für Innenstädte übliches, jedoch wenig ausdifferenziertes Sortiment



Abb. 2 u. Abb. 3: Innenstädtischer Einzelhandel im Zentrum von Paramaribo (SCHACK 2019)

vorgefunden werden, welches überwiegend lokal geprägt ist sowie aus importierter Ware (größtenteils aus China) besteht. Darüber hinaus konnten vereinzelt auch internationale Geschäfte bzw. Ketten, wie beispielsweise *Levi Strauss & Co.* oder *Tommy Hilfiger* vorgefunden werden. Neben den Waren, die zum Großteil in stationären Einzelhandelsgeschäften angeboten wurden, befanden sich hier und da auch fliegende Händler, die ihre Tätigkeiten spontan vor den Läden auf den Straßen abwickelten. Neben dem Einzelhandel waren in der Innenstadt auch gastronomische Angebote wie Fast Food Restaurants oder diverse kleinere Essensstände zu beobachten. Der Zentrumsbereich ist aufgrund der beobachteten Charakteristika zwar als aktiv, aber nicht unbedingt als dynamisch einzustufen (KULKE 2019).

Central Market Paramaribo

Der Central Market von Paramaribo ist ein relativ großer traditioneller Markt (vgl. Abb. 4-11), welcher an der *Waterkant* in der *Saramaccastraat* liegt (vgl. Abb. 1, Besuchspunkt 1). Der Markt ist zwischen fünf Uhr morgens und fünf Uhr nachmittags von Montag bis Samstag geöffnet. Am Samstag ist das Markttreiben laut der befragten einheimischen Marktbesucher am aktivsten. An über 3.000 kleinen Verkaufsständen, welche sich in einer großen Markthalle sowie teilweise auch in deren Außenbereich befinden, werden überwiegend lokale Produkte verkauft (vgl. Abb. 4 u. Abb. 5 für den schematischen Aufbau). Der Central Market besteht aus einem Haupt- und Nebengebäude sowie einem Außenbereich, der sich hinter dem Hauptgebäude auf der Flussseite befindet. Das Hauptgebäude hat zwei Stockwerke. Dabei wird ersichtlich, dass frische und leicht verderbliche sowie lokale Produkte wie Obst, Gemüse, Fleisch und Fisch im Erdgeschoss (vgl. Abb. 4 u. Abb. 6), haltbare Produkte hingegen im Obergeschoss angeboten werden (vgl. Abb. 5). Ferner gibt es kleine Essensstände, an denen typisch surinamische Gerichte angeboten werden.

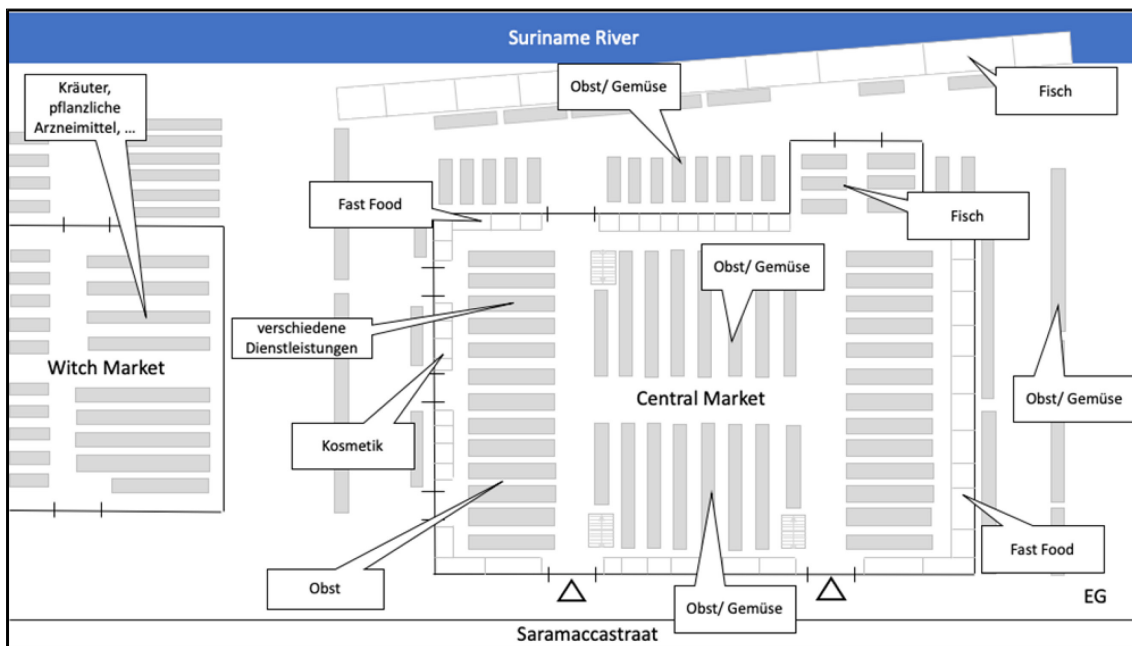


Abb. 4: Aufbau des Erdgeschosses im Central Markets (eigene Darstellung)

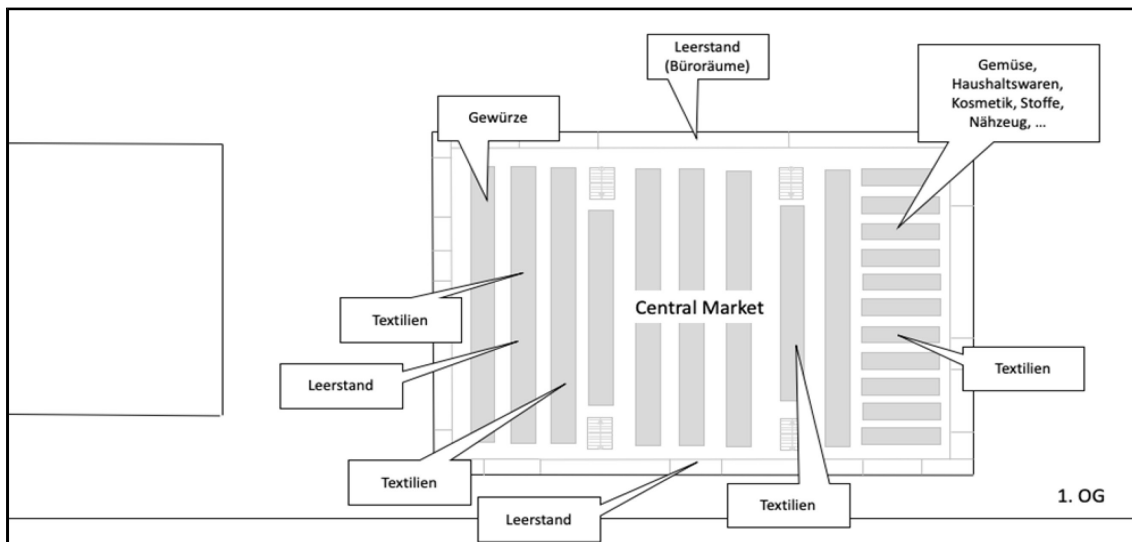


Abb. 5: Aufbau des Obergeschosses im Central Markets (eigene Darstellung)

Im Obergeschoss (vgl. Abb. 5) werden nicht-verderbliche Produkte verkauft. Dazu gehören Bekleidung, Stoffwaren, Souvenirs, Elektronik, Schuhe, Keramik sowie Küchenutensilien. Ein Großteil der Ware scheint dabei aus China importiert worden zu sein. Auf der Außenfläche bieten Händler neben Obst und Gemüse auch Fisch an. Der Fischmarkt ist direkt am Flussufer gelegen, wo fangfrischer Fisch direkt verkauft wird (vgl. Abb. 7). Ein separater Eingang auf der Westseite des Central Markets führt zum Nebengebäude, indem sich ein weiterer Markt, der sogenannte "Maroon" (hier handelt es sich, um Nachkommen von Sklaven, die im 17. und 18. Jahrhundert durch die Flucht aus den Plantagen ins Landesinnere die Freiheit erlangten) bzw. Witch Market" (vgl. Abb. 11), befindet. Hier werden Produkte für medizinische Zwecke (z. B. Kräuter und Pflanzen) oder für besondere Zeremonien (vgl. Abb. 4), welche überwiegend seitens der lokalen Bevölkerung für rituelle Zwecke genutzt werden, angeboten (z. B. Port-au-Prince (Haiti) für eine ähnliche Ausprägung von traditionellen Märkten mit Voodoo-Kult, GUMM/SCHÜRMAN 2016; SUWALA / KULKE 2016). Hier werden lebendige und tote Tiere sowie Knochen verkauft. Darüber hinaus ist auf diesem Teil des Marktes auch Ungewöhnliches vorzufinden, das in Naturreligionen eine Bedeutung erfährt. Die Erkundung der Struktur und besonderen Charakteristika des Central Markets erfolgte in Kleingruppen, welche den Markt zu unterschiedlichen thematischen Schwerpunkten untersuchten (Sortiment; soziodemographische Strukturen; "Witch Market"). Die Ergebnisse werden nachfolgend kurz skizziert.



Abb. 6: Erdgeschoss des Central Markets mit Frischesortiment (SCHACK 2019)

Sortiment der angebotenen Produkte auf dem Markt

Im Erdgeschoss besteht das Sortiment in der Haupthalle hauptsächlich aus Obst und Gemüse. Angeboten werden überwiegend Mangos, Bananen, Lychees, Melonen, Maracujas, Salat, Mangold, Okras, Ingwer, Manjock, Kohl, Kürbis, Papayas, Steinäpfel, Tomaten und Mais. Diese Tatsache lässt darauf schließen, dass es sich bei den angebotenen Waren fast ausschließlich um lokale Produkte handelt. Es wurde kein Brot bzw. Getreide im Allgemeinen angeboten, da dies unter den vorherrschenden immerfeuchten Tieflandbedingungen nicht wächst (KULKE 2019). Weiterhin gibt es ein großes Angebot an Fisch- und Fleischprodukten im Erdgeschoss. Der Fischverkauf wird überwiegend im Außenbereich, nahe des Flussufers getätigt; so kann der Fisch frisch verkauft werden (vgl. Abb. 7). Eine Kühlung der Fisch- oder Fleischwaren war jedoch, wie oft in Ländern mit niedrigem Entwicklungsstand beobachtet werden kann, nicht vorhanden. Insgesamt ist das Frischesortiment wenig differenziert; die Händler bieten mehr oder weniger die gleichen Produkte zum Verkauf an. Das Sortiment ist somit überall vergleichbar und die Preise sind daher größtenteils einheitlich und festgesetzt. Das Obst und Gemüse ist dabei in unterschiedlich große Stapel aufgebaut, welche als Konglomerat verkauft



Abb. 7: Fischverkauf am Flussufer (FILBY 2019)



Abb. 8: Verkaufsfertige Stapel von Chilis (FILBY 2019)

werden – bspw. ein Stapel aus zehn Lychees oder eine Schale gefüllt mit Chilis (vgl. Abb. 8). Neben dem Verkauf von Frischeprodukten wird im Randbereich des Erdgeschosses auch Essen in Form von Fast Food verkauft und es werden Dienstleistungen, wie beispielsweise ein Kopierservice angeboten. Im Obergeschoss des Marktes werden hingegen überwiegend Produkte des aperiodischen Bedarfs angeboten. Bezüglich der Stände handelt es sich um geschlossene, fest installierte Buden bzw. Boxen, welche sich abschließen lassen. Der Leerstand ist mit einem Drittel auffallend hoch. Das Sortiment reicht von günstigen und höchstwahrscheinlich nicht offiziell lizenzierten Textilien, die aber vorgeben Markenware zu sein, über Haushaltswaren, Fischernetze, Textilien, Garn und Stoffe, Kosmetik, Küchenutensilien bis hin zu Gewürzen und Produkten für kulturelle Rituale. Des Weiteren gibt es in diesem Teil des Marktes eine Imbissbude und Räumlichkeiten für die Marktleitung, welche jedoch leer standen. Das Angebot erschien im Aufbau insgesamt eher unstrukturiert. Teilweise sind die Preise für die Produkte ausgeschrieben und teilweise verhandelbar, wie zum Beispiel ein Gewürzstandbesitzer berichtete. Im Vergleich zum Erdgeschoss ist die Anzahl der Betriebe im oberen Stockwerk geringer. Auch die Aufteilung erscheint unübersichtlicher, die Gänge sind dunkler und enger (vgl. Abb. 9). Das Sortiment ist unübersichtlich, sodass einem das Gefühl vermittelt wird, die Händler bieten beinahe alles an, was sie besitzen. Das Angebot ist wenig ausdifferenziert und bei der Ware handelt es sich überwiegend um importierte Artikel, vermutlich aus China. Im Hinblick auf die Marktorganisation konnte zudem herausgefunden werden, dass der Markt regelmäßig durch ein Sicherheitsunternehmen kontrolliert sowie durch eine Marktleitung koordiniert wird. Insgesamt wird das Fotografieren auf dem Markt nicht gerne gesehen und ist auf dem *“Maroon bzw. Witch Market”* sogar explizit untersagt. Die Standmiete beläuft sich auf zwei Surinam-Dollar pro Meter pro Tag (etwa 25 Euro Cent). Im Gespräch mit einem Besucher kam darüber hinaus zum Vorschein, dass es sich bei dem Central Market nicht nur um einen Ort handelt, an dem Lebensmittel erworben werden, sondern der Markt vielmehr auch ein sozialer Ort ist, an welchem Freunde getroffen werden oder gefrühstückt wird – eine Funktion die auch in anderen Ländern des globalen Südens auf traditionellen Märkten (GUMM/SCHÜRMAN 2019) sowie auf ethnisch geprägten Märkten in höher entwickelten Ländern (SCHMIZ/KITZMANN 2017) bestätigt werden konnte.



Abb. 9: Schmalere Gang mit Haushaltswaren im Obergeschoss (SCHACK 2019)



Abb. 10: Marktszene im Außenbereich des Central Markets (FILBY 2019)

Soziodemographische Strukturen der Marktteilnehmer

Im Folgenden werden sozio-demographische Aspekte, wie bspw. die Altersstruktur, das Geschlechterverhältnis, Ethnien etc., der Marktteilnehmer diskutiert (vgl. Abb. 10). Bezüglich der Verkäufer konnte festgestellt werden, dass es sich hierbei hauptsächlich um Indischstämmige und

Kreolen handelt, welche überwiegend (ca. 80 %) weiblich sind. Einzig der Fleisch- und Fischverkauf wird von hauptsächlich männlichen Händlern durchgeführt. Die Altersstruktur der Verkäufer liegt zwischen 30 und 50 Jahren. Darüber hinaus konnte herausgefunden werden, dass die Verkäufer ausschließlich Händler sind, sie also weder die Produkte selbst produzieren noch als sogenannte *Middlemen* fungieren (KULKE / SUWALA 2015). Hinsichtlich der Käuferstruktur konnte festgestellt werden, dass es sich auch hierbei überwiegend um Frauen handelt, die auf dem Central Market einkaufen. Die bereits abgezählten, kleinen Mengen der Produkte lassen darauf schließen, dass hier die Hauptabnehmer der Produkte private Haushalte darstellen. Eine Waage ist nur an Fleisch- und Gewürzständen vorhanden.

„*Maroon Market/Witch Market*“

Das Angebot auf diesem Teil des Marktes (vgl. Abb. 4, links) besteht aus Kräutern, Tierschädeln, Schildkrötenpanzern, selbstgebrauter Medizin, Ölen, Holzschalen, Rinde und Gewürzen (vgl. Abb. 11). Als Verkäufer ließen sich ausschließlich Maroon-Frauen unterschiedlichen Alters identifizieren. Das Verkaufsverhalten ist als eher passiv einzuordnen. Der Umgang wirkt freundlich und die Atmosphäre ist weniger turbulent als auf dem Hauptmarkt. Begründen lässt sich dies mit der Tatsache, dass es sich hierbei nicht um den Verkauf von Alltagsprodukten handelt, sondern die Ware für den aperiodischen Bedarf ausgelegt ist und darüber hinaus eine spezielle Kundengruppe anspricht.



Abb. 11: Stände auf dem „Maroon Market“ (FILBY 2019)



Abb. 12 (links): Importierte Ware im Supermarkt (OSTROWER 2019)

Abb. 13 (unten): Leerstehende Ladenzeile in einer Shopping-Mall (SCHACK 2019)



Märkte in Paramaribo

Neben dem Central Market in Paramaribo gibt es den *Vloienmarkt*, einen Flohmarkt, welcher am Sonntag geöffnet ist und eine Vielfalt an Straßenküchen und anderen Waren anbietet. Ebenfalls am Sonntag findet der *Chinese Market* statt, auf welchem überwiegend Lebensmittel verkauft werden. Zudem findet am Sonntag ein javanischer Markt, der sogenannte *Saena Market* statt. Hier wird Gemüse verkauft, Essen angeboten und mit indonesischen Produkten gehandelt. An einigen Sonntagen hat zudem der *Orchid Market* geöffnet, wo Blumen verkauft werden. Darüber hinaus gibt es den *Kwakoe Market*. Hier werden Früchte und Gemüse angeboten.

Supermärkte

Die besuchten Supermärkte waren vornehmlich modern mit einem breiten Warensortiment ausgestattet, welches gut sortiert präsentiert wurde. Die Supermärkte sind vergleichbar mit solchen in Europa. Im Lebensmittelbereich werden insbesondere verarbeitete, europäische Produkte angeboten. Im Bereich der Frischwaren ergibt sich ein gemischtes Bild: während importiertes Obst angeboten wird, ist das Gemüseangebot auch lokalen Ursprungs. Insgesamt ist das Warenangebot aber sehr stark von verarbeiteten eingeführten Produkten geprägt (vgl. Abb. 12; auch EICHFUSS/LEBMAN 2020 in diesem Bericht).

Shopping-Mall

Im Zuge der Untersuchung der Einzelhandelsstrukturen in Paramaribo wurde auch eine Shopping-Mall besucht. Diese liegt, wie auch alle anderen Malls in Paramaribo, am Stadtrand. Die besuchte Shopping-Mall war baulich unattraktiv und relativ heruntergekommen (vgl. Abb. 13). Das Gebäude erstreckte sich über zwei Stockwerke. Das Erdgeschoss war für Verkaufsflächen vorgesehen. In der oberen Etage befanden sich ein Restaurant und Spielmöglichkeiten für Kinder. Insbesondere die obere Etage wirkte „ausgestorben“ und wenig einladend, aber auch das Erdgeschoss wirkte trist. So gab es beispielsweise keine Aufenthaltsbereiche. Zudem gab es in der Mall eine Vielzahl an Leerständen, da viele der Geschäfte in eine neuere Shopping-Mall (*Ring Center Plaza*) umgezogen sind, so die Aussage einiger Gewerbetreibender von vor Ort (für eine ähnliche Entwicklung, Generationenwechsel und Migration von Geschäften im Zusammenhang von Shopping-Centern (WECKE/OERTWIG 2016). Trotz des tristen Eindrucks wurde in der besuchten Shopping-Mall ein deutlich höherpreisiges Sortiment angeboten als in den traditionellen Märkten der Innenstadt. So sind hier internationale Markenprodukte wie *Birkenstock* -Sandalen oder *Calvin Klein*-Textilen vorzufinden. Neben dem sonstigen internationalen Warenangebot wird aber auch deutlich, dass auch hier analog zur Innenstadt chinesische Händler auf den Markt drängen (KULKE 2019). Im Großen und Ganzen kann festgehalten werden, dass die vorgefundenen diversen Betriebsformen im Einzelhandel auf erste Schritte in Richtung Internationalisierung sowie Modernisierung des Einzelhandels hindeuten. Im Lebensmittelbereich bieten traditionelle Märkte ein Vollsortiment mit lokalen Eigenheiten (z. B. *Witch Market*) mit vielen Frischeprodukten an, während Supermärkte insbesondere industriell verarbeitete und eingeführte Produkte verkaufen (für ähnliche Beobachtungen in Südamerika am Beispiel Boliviens AKMAN/AKMAN 2014; SUWALA / KULKE 2014). Darüber hinaus sind Shopping Malls eher am Stadtrand zu finden und sollen sich wohl an eine sich entwickelnde Mittelschicht des Landes orientieren, die ausreichende finanzielle und infrastrukturelle Mittel (z. B. Kraftfahrzeug, Kühlschrank) haben, um größere Warenmenge einzukaufen und zu transportieren (KULKE / SUWALA 2015).

Das Möbelunternehmen *Randoe Suriname NV*

In Paramaribo wurde darüber hinaus das Möbelunternehmen *Randoe Suriname NV* - *Suriname Furniture Group* besucht (vgl. Abb. 14), die 1954 als Matratzenhersteller auf ehemaligem Weideland gegründet wurde. Obgleich auch aktuell noch Matratzen produziert werden, liegt der Schwerpunkt heutzutage auf der Möbelproduktion (RANDOE FURNITURE 2019). In der Möbelfabrik wird ausschließlich Massivholz aus dem surinamischen Regenwald zu Möbeln verarbeitet. Das in der Möbelfabrik verwendete Holz ist nach



Abb. 14: Besuch des Möbelunternehmens „Randoe furniture“ (FILBY 2019)

dem *Forest Stewardship Council*, kurz *FSC* zertifiziert, welches ein international anerkanntes System zur Zertifizierung nachhaltiger Forstwirtschaft ist. Der Holzeinschlag in Surinam erfolgt im Sinne der Nachhaltigkeit nach dem Prinzip des "selective logging". Dies bedeutet, dass nur so viel Holz geschlagen wird wie natürlich nachwachsen kann. Notiert wird im Zuge des Prozesses wie viel Holz aus dem Regenwald pro Hektar entnommen wird (DILLWEG 2019). Nach dem Holzeinschlag wird das Holz zu den Sägewerken transportiert, welche sich im Randbereich Paramaribos befinden. Bis in die 1980er Jahre wurde der Transport aufgrund der nicht vorhandenen Infrastruktur (insbesondere Straßen) überwiegend über die fünf großen surinamischen Flüsse abgewickelt. Heute findet der Transport zum größten Teil mit Lastkraftwägen statt. Nachdem das Holz in den Sägewerken zurechtgeschnitten wurde, wird es zur Holzfabrik gebracht. Das gekaufte Holz wird zunächst in einer Halle gestapelt, gelagert und an der Luft getrocknet (ebd.; vgl. auch Abb. 15). Im Anschluss wird das Holz in einer der vier Öfen getrocknet. Der genaue Trocknungsprozess ist dabei abhängig von der Dichte des Holzes. Anschließend wird das getrocknete Holz weiterverarbeitet und schließlich montiert. Die Möbelproduktion (vgl. Abb. 16) findet im Sinne eines *quick response manufacturing (QRM)* statt mit einer in Delft (Niederlande) entwickelten Informations- und Kommunikationstechnologie. Der Prozess ist an die Ideen des PDCA-Zyklus bzw. des sogenannten *Deming-Kreis* angelehnt (*plan, do, check, act*; im Deutschen auch mit ‚Planen – Tun – Überprüfen – Umsetzen‘ oder ‚Planen – Umsetzen – Überprüfen – Handeln‘ übersetzt). Es handelt sich um einen iterativen, vierphasigen Prozess für das Lernen und für die Verbesserung der Produktqualität (SHEWHART/DEMING 1986). Dabei wird in der Fabrik darauf Wert gelegt, dass ein Produkt von Anfang bis Ende im Team gemeinsam hergestellt wird. Beispielsweise arbeiten drei Leute gemeinsam an einem Projekt und begleiten alle Teilschritte von Anfang bis zum Ende. Die *Randoe-Möbelfabrik* ist zudem nach den ISO 9001-2015 zertifiziert, einer internationalen Norm für Qualitätsmanagement. Das Endprodukt wird schließlich in einem hierfür vorgesehenen Raum je nach Bedarf lackiert und angestrichen. Neben der Lackierung werden auch die Stoffierung und Polsterung der Möbel in dem Unternehmen vorgenommen. Dementsprechend findet eine vollständige Weiterverarbeitung direkt im Betrieb und auch vor Ort in Surinam statt. Die hierfür verarbeiteten Textilien stammen von einem Geschäft unweit der Fabrik. Die produzierte Ware wird



Abb. 15: Gestapeltes surinamisches Massivholz (FILBY 2019)



Abb. 16: Anfertigung eines Stuhls (FILBY 2019)



Abb. 17: Präsentation eines Stuhls im Showroom (FILBY 2019)

schließlich in einem Showroom ausgestellt (vgl. Abb. 17). Der Laden befindet sich unmittelbar neben der Werkstatt und verkauft neben den eigens hergestellten Möbeln unter anderem Dekoartikel, Lampen, Teppiche und Vorhänge. Ein handgefertigtes Bett kostet hier bspw. umgerechnet etwa 1.200 Euro (DILLWEG 2019). Das Unternehmen hat 32 Angestellte; in etwa gleich viele Männer und Frauen. Die Wochenarbeitszeit beträgt 42,5 Stunden von 07:00 Uhr bis 16:00 Uhr inklusive zwei Pausen. Der Urlaubsanspruch liegt für diejenigen, die schon länger im Unternehmen tätig sind bei 25 Tagen. Zusätzlich gibt es in Surinam 20 gesetzliche Feiertage. Dementsprechend beschreibt der Geschäftsführer der *Randoe furniture*-Fabrik die Work-Life-Balance als sehr gut. Zudem haben die Arbeitenden eine Kranken- und Rentenversicherung. Alle Angestellten haben einen Schulabschluss und sind demzufolge in der Lage zu schreiben und zu lesen. In der Möbelproduktion arbeiten auch Menschen mit Behinderungen wie zum Beispiel Gehörlose (DILLWEG 2019). Der Kundenstamm setzt sich aus vielen Privatkunden zusammen. Ehemals gab es auch Großkunden. Heute wird jedoch ein größerer Kundenstamm bevorzugt, da dies eine höhere Sicherheit bietet. Daneben gibt es auch einige Betriebe und Einrichtungen in der Stadt wie beispielsweise umliegende Krankenhäuser, die ihre Möbel in der *Randoe furniture*-Fabrik anfertigen lassen. Prinzipiell findet aber kein Export statt. Nur vereinzelt werden Anfertigungen an die Familie nach Europa exportiert. Insgesamt wird eher in Einzelanfertigungen produziert und weniger in Serienproduktion (ebd.).

Exkurs I: Besuch der Botschaft des Königreichs der Niederlande in Surinam



Abb. 18: Besuch der Botschaft des Königreichs der Niederlande (FILBY 2019)

Der Exkursionsgruppe bot sich die Möglichkeit die Botschaft des Königreichs der Niederlande in Surinam zu besuchen. Hierbei berichtete *Jan Fredricks, Head of Mission*, über die Beziehungen zwischen den Niederlanden und Surinam (als eine ihre früheren Kolonien). Aufgrund der langen Kolonialzeit und relativ späten Unabhängigkeit im Jahre 1975 sind die Beziehungen zwischen beiden Ländern relativ eng. Zur Verdeutlichung ein Zitat des *Head of Mission*: „The city closest to Suriname is Amsterdam“ (FREDRICKS 2019). Die lange Kolonialphase schlägt sich noch heute in der Bevölkerungszusammensetzung wieder. Obgleich den größten Teil der Bevölkerung Einwohner indischen Ursprung haben, gefolgt von den Kreolen sowie den „Maroons“, sind von 541.000 Einwohnern des Landes rund 30.000 niederländische Bürger. Insgesamt sind auch viele Surinamesen in die Niederlande ausgewandert. Ein Pull-Faktor ist die Tatsache, dass surinamische Bürger die Möglichkeit haben in den Niederlanden zu den örtlichen Studienkosten zu studieren. Da die Aussichten auf einen Job in den Niederlanden deutlich besser sind als in Surinam, entschließen sich viele Surinamesen dazu, gleich dort zu bleiben. In Surinam selbst gibt es zwei Universitäten (ebd.). Der niederländische Einfluss ist darüber hinaus im Rechtssystem von Surinam

wiederzufinden, welches auf dem Niederländischen basiert. Das politische System Surinams ist auf eine parlamentarische Demokratie ausgelegt. Der seit 2015 regierende Präsident heißt *Desie Bouterse* und gehört der *Nationale Democratische Partij (NDP)* an. Das surinamische Parlament ist mit 51 Sitzen relativ klein. Die nächsten Wahlen finden im Jahr 2020 statt. Der derzeit regierende Präsident spielte während der Gewaltausbrüche im Jahr 1982 und den daraus resultierenden Dezembermorden eine große Rolle und befand sich zum Zeitpunkt der Exkursion vor Gericht (ebd.). Surinam wird seitens der Zeitschrift *The Economist* als unvollständige Demokratie eingestuft und landet im weltweiten Demokratieranking auf Platz 49 - zum Vergleich: Guyana: Platz 54, Frankreich: Platz 29 (THE ECONOMIST INTELLIGENCE UNIT LIMITED 2019). Die Niederlande zahlte nach der Unabhängigkeit des Landes ca. 1,6 Mrd. US-Dollar als Hilfe an Surinam und leistete bis 2015 in der ehemaligen Kolonie Aufbauhilfe. Dies führte dazu, dass sich Surinam weiterhin in einer sehr starken Abhängigkeit von der ehemaligen Kolonialmacht befand. Seit 2015 muss sich Surinam nun aber dem Wettbewerb, z. B. um Projekte der Entwicklungszusammenarbeit stellen (ebd.). Ferner arbeiten einige niederländische NGOs in Surinam, welche sich insbesondere mit der indigenen Bevölkerung in Bezug auf Aspekte der Bildung und des Gesundheitssystems sowie mit der Erhaltung des Regenwaldes befassen. Rein wirtschaftlich besteht jedoch kein großes Interesse seitens der Niederlande für ihre ehemalige Kolonie. Der Grund hierfür liegt in der relativ schwachen Wirtschaftsleistung des Landes; exportiert werden lediglich Primärgüter. Das produzierende Gewerbe ist hingegen wenig ausgeprägt, sodass Sekundärgüter vornehmlich importiert werden müssen. Auch zu den angrenzenden Nachbarländern Französisch-Guyana, Guyana und Brasilien bestehen kaum Handelsbeziehungen. So existiert beispielsweise nicht einmal eine Straße nach Brasilien und der einzige Grenzübergang nach Französisch-Guyana ist per Boot über einen Fluss zu passieren; eine Brücke gibt es nicht. Insgesamt sind die Möglichkeiten daher sehr limitiert und die Transportkosten hoch (MEIER 2020 in diesem Bericht). Zusätzlich zur Infrastruktur fehlen auch qualifizierte Arbeitskräfte. Obgleich das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen in Surinam relativ hoch ist, spiegelt dies nicht die Situation im Land wider. Die großen Unterschiede in Surinam, insbesondere zwischen Paramaribo und dem Hinterland, bergen große Herausforderungen. Dazu gehört auch Korruption. Resümierend sind die Niederlande aufgrund der gemeinsamen Historie in Surinam vertreten, wirtschaftliche Interessen spielen jedoch keine Rolle mehr (FREDRICKS 2019).

Exkurs II: Termin mit der *Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO)*

Am Abend traf die Exkursionsgruppe im Hotel *Dr. Claus-Martin Eckelmann*, einen Forstbeamten für die karibischen Subregionen der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen, kurz *FAO*, mit Sitz in Barbados. *Dr. Eckelmann* ist sowohl für Belize, Guyana als auch Surinam zuständig (ECKELMANN 2019). Das Ziel der intergouvernementalen Organisation *FAO* mit Hauptsitz in Rom besteht darin, die weltweite Ernährung sicherzustellen, indem landwirtschaftliche Erzeugnisse verbessert werden. Dabei ist die *FAO* in 130 Ländern weltweit tätig und hat über 194 Mitgliedsstaaten (FAO 2019). Die *FAO* finanziert sich zu 40 % aus Mitgliedsbeiträgen der Länder und zu 60 % aus externen Geldern. Die Aufgaben der *FAO* bestehen darin, landwirtschaftliche Informationen zu generieren und zu verteilen. Weltweit findet alle fünf Jahre eine Waldinventur statt, welche in einer Forststatistik zusammengefasst wird. Die *FAO* arbeitet eng mit den Ländern zusammen und versucht Standards einzuführen. Dabei umfasst "Agriculture" Forsterei, Fischerei sowie Viehzucht und Pflanzen. Zudem führt die *FAO* auch Entwicklungszusammenarbeit im Rahmen von spezifischen Projekten mit den jeweiligen Ländern durch. In diesem Zusammenhang wird ein sog. „Country Programme Framework“ entwickelt (ebd.). Der Exkursionsgruppe wurde vermittelt, welche Aufgaben und Projekte die *FAO* in Surinam umsetzt. So gibt es in Surinam bspw. das "Animal traceability project", welches zum Ziel hat einzelne Zuchttiere zu registrieren. Darüber hinaus wird eine Zertifizierung der Forstbetriebe

in Surinam angestrebt: aktuell sind sechs Betriebe zertifiziert. Des Weiteren besteht das Ziel der *FAO* darin, die landwirtschaftliche Produktivität zu erhöhen, denn – wie eingangs beschrieben – ist der Anteil an importierten Lebensmitteln in Surinam sehr hoch. Um den Lebensmittelexport anzukurbeln, werden Bauern aktiv unterstützt und der Zugang zum Markt verbessert. Diese Bestrebungen sind dem Projekt “Surinamese agriculture project access” zugeordnet. Besonderen Wert wird daraufgelegt, dass die Lebensmittelproduktion den EU-Richtlinien entspricht (z. B. wenige Pestizide, etc.). Hierfür muss folglich auch der gesetzliche Rahmen angepasst werden (ECKELMANN 2019).

Fazit

Während des zweiten Exkursionstages bekamen die Exkursionsteilnehmenden einen guten Eindruck über diverse Einzelhandelsstrukturen in Paramaribo, welchen sie sich durch eigene Begehungen selbst erarbeiteten. Auch wirtschaftliche Beziehungen und Zusammenhänge konnten anhand von diversen Beispielen analysiert und veranschaulicht werden. So war der Besuch und die Untersuchung des *Central Markets* besonders aufschlussreich und ermöglichte eine beschreibende Analyse des Einzelhandelssektors mit überwiegend lokalen Produkten. Den internationalen Einfluss auf Stadt und Einzelhandelsstrukturen konnten die Teilnehmenden hingegen in der Innenstadt, in den Supermärkten sowie in den am Stadtrand von Paramaribo gelegenen Shopping-Malls nachvollziehen. Neben der Analyse des Einzelhandels fand auch der Besuch einer Möbelfabrik in Paramaribo statt. Hierbei konnte der Exkursionsgruppe ein tiefer Einblick gewährt werden und es wurde ein Verständnis für die Holzverarbeitung und die Arbeitsbedingungen in Surinam erlangt. Dabei wurde deutlich, dass das verarbeitende Gewerbe in Surinam noch kaum ausgeprägt ist. Dies wurde auch im Rahmen des Besuchs der Botschaft des Königreichs der Niederlande sowie im Gespräch mit einem *FAO*-Forstbeamten bestätigt. Nach den ausführlichen Beobachtungen und Analysen lässt sich daher zusammenfassend festhalten, dass Paramaribo eine sehr einseitige und wenig ausdifferenzierte Einzelhandelsstruktur aufweist. Auch andere wirtschaftliche Bereiche sind wenig ausdifferenziert und es besteht daher eine Abhängigkeit von Importgütern, die aufgrund der historischen Verbindung zu den Niederlanden insbesondere nach Europa gegeben ist (für ähnliche Abhängigkeitsmuster zum Beispiel in Belize LUTZ/GESSINGER 2018).

Literaturverzeichnis

- AKMAN, A. / AKMAN, I. (2014): Sucre – Kolonialstadt, konstitutionelle Hauptstadt, UNESCO-Weltkulturerbe. In: SUWALA, L./ KULKE, E. (2014): Bolivien – Bericht zur Hauptexkursion 2014. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 184. Berlin, S. 159-172.
- DILWEG, C. (2019): Gespräch mit Herrn Cees Dilweg, Geschäftsführer der Randoe Suriname NV - Suriname Furniture Group vom 05.03.2019.
- ECKELMANN, C.-M. (2019): Vortrag und Gespräch mit Dr. C.-M. Eckelmann, Forstbeamter für die karibische Subregionen der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen (FAO) vom 05.03.2019.
- FAO (FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS) (2019): About FAO. Im Internet: <http://www.fao.org/about/en/> (letzter Zugriff: 27.05.2019).
- FREDRICKS, J. (2019): Vortrag und Gespräch mit Jan Fredricks, Head of Mission in der Botschaft des Königreichs der Niederlande in Paramaribo vom 05.03.2019.

- GUMM, H. / SCHÜRSMANN, N. (2016): Port-au-Prince: Eine Stadt in Trümmern oder eine Stadt im Aufbruch? – Die Hauptstadt Haitis als ein Mosaik aus Kontrasten, In: SUWALA, L. / KULKE, E. (Hrsg.): Hispaniola – Bericht zur Hauptexkursion 2015. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 191. Berlin, S. 171-188.
- EICHFUSS, L. / LEßMANN, G. (2020): Stadtgeographie Paramaribo – zwischen kolonialem Weltkulturerbe und lateinamerikanischem Stadtmodell. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (2020): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 41-52.
- KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (2020): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin.
- KULKE, E. / SUWALA, L. (2015): Internationalization of grocery retailers in emerging markets – general considerations and economic impacts. Working paper 5/2015. Berlin.
- KULKE, E. / SUWALA, L. (2016): Internationalization of Grocery Retailing in the Global South. In: Die Erde, 147(3), S. 187-200.
- LUTZ, G. / GESSINGER, A. (2018): Belize und Belmopan – historische Erschließung, Nationenbildung und Hauptstadtverlagerung. In: SUWALA, L. / KULKE, E. / GADE, K. (Hrsg.): Zentralamerika – Bericht zur Hauptexkursion 2017. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 195. Berlin, S. 187-202.
- MEIER, S. (2020): Eine differenzierende Betrachtung von Grenzhandelsökonomien und ihrem Formalisierungsgrad in den drei Guayanas. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 201-215.
- NITSCHKE, A. / MULLINS, K. (2019): Einzelhandel in Zentralasien – ein Spannungsverhältnis zwischen traditionellen Basaren und modernen Einkaufszentren. In: SUWALA, L. / KULKE, E. / JÖRGENSEN, J. (Hrsg.): Zentralasien – Bericht zur Hauptexkursion 2018. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 196. Berlin, S. 237-254.
- OPENSTREETMAP (2019): Kartengrundlagen. Im Internet: www.openstreetmap.org (letzter Zugriff: 19.09.2019).
- RANDOE FURNITURE (2019): Firmeneigene Homepage. Im Internet: <https://www.randoe.com/> (letzter Zugriff: 20.05.2019).
- SCHMIZ, A. / KITZMANN, R. (2017): Negotiating an Asiatown in Berlin: Ethnic diversity in urban planning. In: Cities, 70 (October 2017), S. 1-10.
- SHEWHART, W. A. / DEMING, W. E. (1986): Statistical method from the viewpoint of quality control. Dover Publications, New York.
- SUWALA, L. / KULKE, E. (2014): Bolivien – Bericht zur Hauptexkursion 2014. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 184. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. (2016): Hispaniola – Bericht zur Hauptexkursion 2015. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 191. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. (2017): Between embeddedness and otherness: Internationalisation of grocery retailers in emerging markets. In: FUCHS, M. / HENN, S. / FRANZ, M. / MUDAMBI, R. (Hrsg.): Managing culture and interspace in cross-border investments: building a global company. Routledge, New York/London, S. 146-157.

- SUWALA, L. / KULKE, E. / GADE, K. (2018): Zentralamerika – Bericht zur Hauptexkursion 2017. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 195. Berlin, S. 187-202.
- SUWALA, L. / KULKE, E. / JÖRGENSEN, J. (2019): Zentralasien – Bericht zur Hauptexkursion 2018. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 196. Berlin.
- THE ECONOMIST INTELLIGENCE UNIT LIMITED (2019): Democracy Index 2018: Me too? Political participation, protest and democracy. A report by The Economist Intelligence Unit. Im Internet: http://pages.eiu.com/rs/753-RIQ-438/images/Democracy_Index_2018.pdf (letzter Zugriff: 27.05.2019).
- WECKE, A. / OERTWIG, A. (2016): Wirtschaftliche Aktivitäten im Großraum Santo Domingo – Chancen und Risiken von Sonderwirtschaftszonen für die Dominikanische Republik / Strukturwandel des Einzelhandels im urbanen Raum von Santo Domingo. In: SUWALA, L. / KULKE, E. (2016): Hispaniola – Bericht zur Hauptexkursion 2015. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 191. Berlin, S. 119-140.

06. März 2019

Herausforderungen und Entwicklungsansätze für landwirtschaftliche Strukturen in Surinam und in Französisch-Guayana

PAUL HAGENAARS / AMELIA HERWEGEN

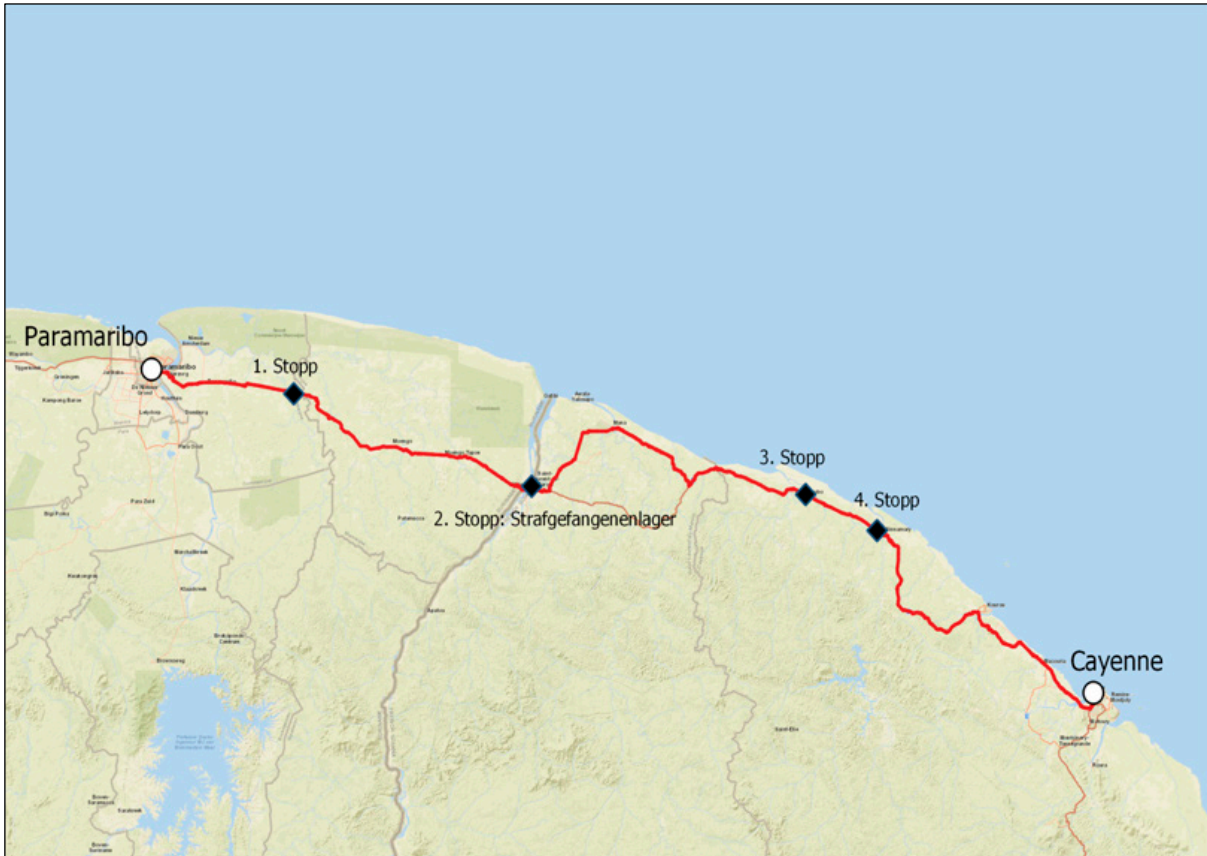


Abb. 1: Verlauf der Tagesroute (eigene Darstellung, Kartengrundlage nach OPENSTREETMAP 2019)

Tagesstationen:

- 1: Besuch kleinteiliger-landwirtschaftlicher Anbaugelände (Surinam)
- 2: Strafgefängenenlager
- 3: Reismühle
- 4: Sinnamary

Einleitung

Am dritten Tag der Exkursion, dem 06. März 2019 stand das Thema „Landwirtschaftliche Strukturen in den Küstenregionen“ im Fokus. Auf der Fahrt von Paramaribo (Surinam) nach Cayenne (Französisch-Guayana) wurden diverse Stopp (vgl. Abb. 1) gemacht, um verschiedene Aspekte agrarischer Aktivitäten beispielhaft zu beleuchten. Darauf aufbauend untersucht der folgende Bericht im Rahmen einer beschreibenden Analyse sowohl die wirtschaftliche Bedeutung der Landwirtschaft als auch Herausforderungen und Entwicklungsansätze für landwirtschaftliche Aktivitäten in beiden Ländern. Darüber hinaus werden zwei Exkurse eingebunden - sowohl im Zusammenhang mit dem zweiten Stopp (Strafgefangenenlager - vgl. Exkurs I) als auch mit Eindrücken aus dem Zielort des Tages, Cayenne (Französisch-Guayana) zum während des Besuches stattfindenden Karneval (vgl. Exkurs II).

Landwirtschaftliche Strukturen in Surinam und Französisch-Guayana

Mit einer Tagesdurchschnittstemperatur von 27 °C und einer jährlichen Niederschlagsmenge von durchschnittlich 1900mm bis 2700mm bieten Surinam und Französisch-Guayana grundsätzlich sehr gute klimatische Verhältnisse für landwirtschaftliche Aktivitäten (ATM 2013, S. 11). Derzeit werden allerdings gerade mal 0,6 % der gesamten Landesfläche von Surinam (WKO 2019, S. 4) und 0,3 % von Französisch-Guayana (KOLODZIEJSKI/RUDOLF 2011, S. 29) landwirtschaftlich genutzt. Davon konzentrieren sich 85 % auf die Küstenbereiche, welche sich durch fruchtbare Böden mit Lehm- und Sandminerallagerstätten neueren Ursprungs (Pleistozän) auszeichnen (ATM 2013, S. 11ff.). Intensiver genutzt werden vor allem die Distrikte Nickerie, Coronie, Saramacca und Commewijne in Surinam (vgl. Abb. 2, auch DERLAGEN et al. 2013, S. 20) sowie das Delta des Maroni und Oyapock Flusses in Französisch-Guayana (KOLODZIEJSKI/RUDOLF 2011, S. 29).

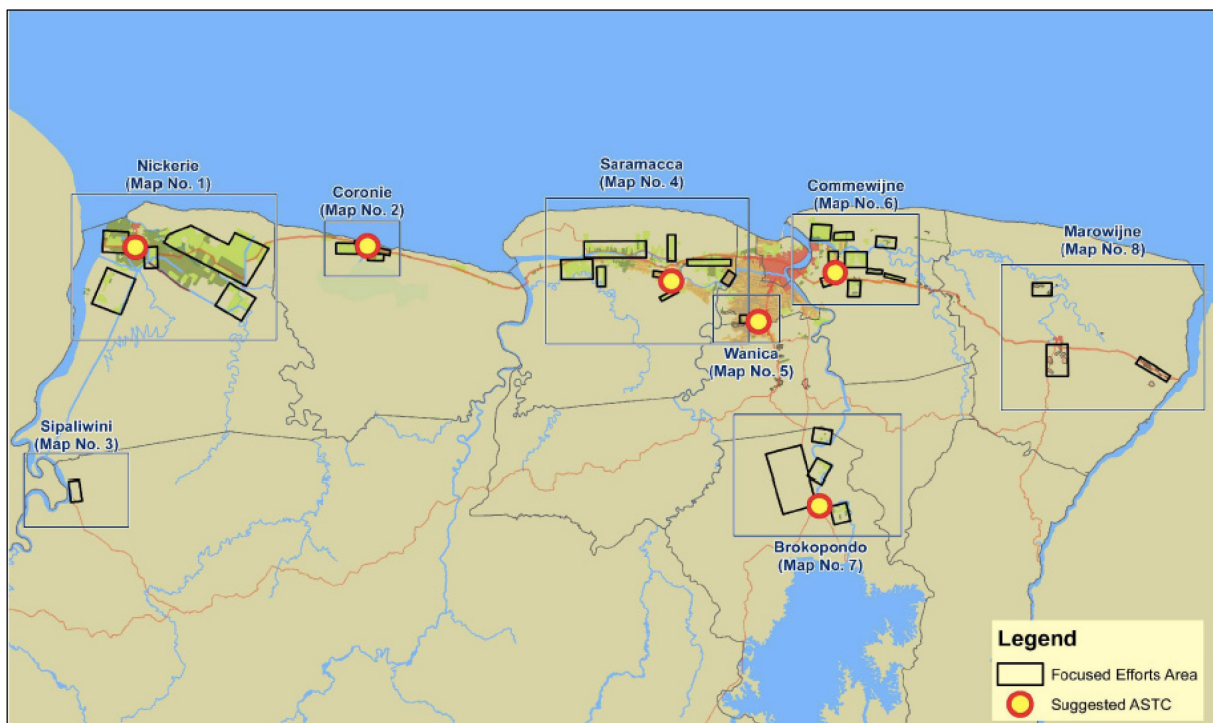


Abb. 2: Nationaler Masterplan für landwirtschaftliche Entwicklung mit agroindustriellen Dienstleistungs- und Ausbildungszentren in Surinam (DERLAGEN et al. 2013, S. 20)

KULKE/SUWALA 2015, S. 20). Inwieweit Anwohner in den ländlichen Gebieten für den Eigenbedarf oder den kleinräumigen Handel anbauen, konnte trotz der vor Ort gemachten Beobachtungen nicht immer zweifelsfrei unterschieden werden. Denn obwohl Surinam gerade einmal 2,6 % (die Weltbank weist hier Werte zwischen 7 und 8 % aus, THE WORLD BANK DATA 2019a), der Erwerbstätigen im Agrarsektor im Jahre 2017 verzeichnete (WKO 2019, S. 4), war und ist die Landwirtschaft vor allem außerhalb der Städte nach wie vor ein wichtiger sozio-ökonomischer Faktor (DERLAGEN et al. 2013, S. 12). Eine ähnliche Situation findet sich in Französisch-Guayana wieder. Obgleich das verhältnismäßig kleine Überseedepartement 5.300 Farmen zählt, bewirtschaften doch über 90 % der Landwirte weniger als fünf Hektar (CARIBBEAN EXPORT DEVELOPMENT AGENCY 2008, S. 8). Aufgrund extensiver Bewirtschaftungsmethoden bei Hauptanbaugütern wie Reis, Bananen oder Getreide wird stetig mehr Fläche für den Anbau benötigt. In der Folge wird zunehmend Regenwald abgeholzt und in den Küstenregionen bleiben



Abb. 5: Nicht bewirtschaftete Felder in der Küstenregion Surinams (OSTROWER 2019)

zusehends brachliegende Felder ungenutzt stehen (vgl. Abb. 5; LATAWIEC et al. 2014, S. 631). Vor diesem Hintergrund konnte während des dritten Stopps der Tagestour neben ehemals bewirtschafteten Feldern auch eine stillgelegte Reismühle besichtigt werden (vgl. Abb. 9). Aufgrund der günstigen, klimatischen Bedingungen mit jährlich einer Trockenzeit in Französisch-Guayana und zwei in Surinam ist Reis eines der Hauptanbauprodukte. Auf einer Anbaufläche von 53.000 Hektar (oder 530km², einer Fläche die etwas über der Hälfte des Berliner Stadtgebietes entspricht) wird in Surinam Trockenreis für den lokalen Markt und Exporte angebaut (LATAWIEC et al. 2014, S. 632). Doch veraltete Anbaumethoden und zurückgehende Margen aufgrund von wachsender internationaler Konkurrenz auf dem Exportmarkt führten in den letzten 30 Jahren zu einem jährlichen Produktionsrückgang von durchschnittlich 2 %. Neben diesen Brachflächen auf denen eigentlich Landwirtschaft möglich wäre, wurde in Surinam de facto entlang der gesamten Küste von Nickerie bis zum Delta des Maroni zusätzlich eine Veränderung der Süßwasser-Feuchtgebiete zu Gunsten landwirtschaftlicher Aktivitäten (hauptsächlich Reisanbau) vorgenommen. Die damit zusammenhängende Zerstörung der ökologisch wertvollen Mangrovenwälder durch überdurchschnittlich hohen Pestizidgebrauch wirkt sich wiederum negativ auf die Fischpopulation und den wirtschaftlich bedeutenden Fischereisektor aus (ebd., S. 630ff.). Die Tatsache, dass die Landwirtschaft in den Küstenregionen von Surinam und Französisch-Guayana offensichtlich nur in geringem Maße ökologisch und ökonomisch nachhaltig betrieben wird, ist neben fehlenden finanziellen Mitteln unter anderem auf die mangelnde zentrale Landnutzungsplanung zurückzuführen (ebd., S. 629). Darauf bezugnehmend wird im weiteren Verlauf des Berichts auf Herausforderungen und Lösungsansätze näher eingegangen.

Probleme, Hindernisse und Herausforderungen einer landwirtschaftlichen Entwicklung

Sowohl Surinam als auch Französisch-Guayana haben mit einer Vielzahl an naturräumlichen, strukturellen und politischen Herausforderungen zu kämpfen, welche einer vielversprechenden landwirtschaftlichen Entwicklung im Wege stehen. Im folgenden Abschnitt werden diese Aspekte erörtert, um anschließend auf Entwicklungsansätze einzugehen. Surinam ist durch ein sehr heterogenes Landschaftsbild mit vielen unterschiedlichen Naturräumen geprägt, wovon viele nicht für die Landwirtschaft genutzt werden können. Die Betrachtung und Analyse der landwirtschaftlichen Entwicklungspotentiale bezieht sich explizit auf die Küstenregionen der beiden Länder, da erstens die Route des dritten Exkursionstages durch diese Gebiete führte, zweitens die Küstenregionen die Hauptanbauggebiete darstellen und drittens im Inland hauptsächlich Subsistenzwirtschaft betrieben wird, es also (gegenwärtig noch) nur von geringer Bedeutung für eine industriell geprägte Landwirtschaft ist. Obwohl die Küstenregionen die Hauptanbauggebiete für die Landwirtschaft der betrachteten Länder darstellen, sind auch in diesen Gebieten noch viele Formen der Subsistenzwirtschaft und brachliegende landwirtschaftliche Flächen vorzufinden (KULKE 2019a). Großflächige Monokulturen gibt es nur in einer geringen Anzahl. So gab es in unmittelbarer Nähe des ersten Zwischenstopps viele Produkte, die in der Form der Subsistenzwirtschaft angebaut wurden wie Bananen, Kürbisse, Papayas und Mangos (vgl. Abb. 6).



Abb. 6: Mangobaum und Kokospalme (erster Zwischenstopp) (OSTROWER 2019)

Durch die besonderen naturräumlichen Gegebenheiten sind weite Teile Surinams sowie Französisch-Guayanas infrastrukturell nur unzureichend erschlossen (vgl. Abb. 7 u. Abb. 8), was sich auch auf die landwirtschaftliche Inwertsetzung auswirkt (LATAWIEC et al. 2014, S. 629). So konnte zwischen Paramaribo und dem Grenzfluss zu Französisch-Guayana nur ein geringes Verkehrsaufkommen beobachtet werden (für verkehrliche Entwicklung BECKER/GUNDELACH 2020 in diesem Bericht). Das Verkehrsaufkommen hatte zudem kaum Bezug zur landwirtschaftlichen Produktion. Zulieferer von Supermärkten in Form von größeren PKWs oder LKWs konnten nicht beobachtet werden. Ein weiterer Faktor, der zwar kein echtes Problem darstellt, aber dennoch bei der Beurteilung der landwirtschaftlichen Leistungsfähigkeit dieser Gebiete berücksichtigt werden muss, ist die Art und Weise der landwirtschaftlichen Produktion. Ausschlaggebend ist dies beispielsweise beim Reisanbau (SUWALA/KULKE 2009): In beiden Ländern ist die gängige Praxis der Trockenreisanbau, welcher in Gegenden praktiziert wird, in denen der ertragreichere Nassreisanbau nicht möglich ist. Nachteile des Trockenreisanbaus sind der geringere Ertrag, ein größerer Aufwand und höhere Kosten (KULKE 2019b).

Ein strukturell politischer Faktor, welcher für eine Beurteilung des landwirtschaftlichen Sektors berücksichtigt werden muss, ist das variierende Budget des Ministeriums für Landwirtschaft, Tierhaltung und Fischerei. Dieses Ministerium leitet wichtige Projekte, um die landwirtschaftliche Produktion zu fördern. Das Budget wurde beispielsweise 2011 aufgrund des Auslaufens der niederländischen Entwicklungszusammenarbeit und dem Einbruch der Einnahmen aus dem Bauxit-Abbau von 120 Millionen SRD (ca. 27 Mio. Euro) auf 67 Millionen SRD (damals ca. 15 Mio. Euro) (Stand 2013) gekürzt, was eine geringere Unterstützung für die Projektarbeit bedeutete. Somit kann auch diese Kürzung des Budgets als Hindernis und wichtiger Faktor für die geringe landwirtschaftliche Leistungsfähigkeit gesehen werden (DERLAGEN et al. 2013, S. 3). Dazu fehlte in der Vergangenheit ein zentralisierter Landnutzungsplan, bzw. die Pläne und Verordnungen, die es gab, wurden nur unzureichend umgesetzt (LATAWIEC et al. 2014, S. 629). 2012 gab es jedoch erste Schritte, um dies zu ändern (vgl. auch Abb. 2); so wurde eine Zusammenarbeit mit der FAO begonnen, welche aktuell noch besteht. Auf diese Entwicklung wird im nächsten Abschnitt noch weiter eingegangen. Außerdem sieht sich Surinam mit grundlegenden Problemen eines kleinen sich entwickelnden Landes konfrontiert (für ähnliche Probleme im karibischen Raum – Belize, LUTZ/GESSINGER 2018; SUWALA et al. 2018). Surinam weist eine geringe Bevölkerungszahl, begrenzte Ressourcen und eine gravierende Abhängigkeit vom internationalen Handel auf. Sowohl Surinam als auch Französisch-Guayana sind zudem stark von Klimakatastrophen bedroht. Vor allem infolge des Meeresspiegelanstiegs resultiert eine zunehmende Gefährdung durch Überschwemmungen (FAO 2015, S. 4ff.). All diese Aspekte beeinflussen die ökonomischen Strukturen der beiden Länder und stellen so Herausforderungen für eine funktionsfähigere Landwirtschaft dar (DERLAGEN et al. 2013, S. 10f.). Insbesondere in der Vergangenheit gab es weitere technische und gesellschaftliche Faktoren, die eine großräumige Nutzung der Landwirtschaft verhindert haben und dies zum Teil auch heute noch tun. Dazu gehören fehlendes, technisches Wissen und eine mangelhafte Infrastruktur. Ferner hat politische Instabilität ebenso nachteilige Auswirkungen auf den ökonomischen Fortschritt und somit auch eine stabile Entwicklung des landwirtschaftlichen Sektors. In diesem Zusammenhang sorgte beispielsweise der Bürgerkrieg in den 1980er Jahren dafür, dass ein großangelegtes Projekt, welches das Ziel hatte Palmölplantagen zu errichten, scheiterte. Das Scheitern des Projektes ist jedoch nicht alleine der politischen Instabilität zuzuschreiben, da die Palmöl-Anbaugebiete zum



Abb. 7: Eine Straße im Inland von Surinam (STEWART 2019)



Abb. 8: Verkehrsweg in Surinam (OSTROWER 2019)

Teil auch von einer Palmenkrankheit befallen waren (LATAWIEC et al. 2014, S. 629). Als Beispiel für stagnierende oder sogar rückläufige Entwicklungen in der landwirtschaftlichen Produktion ist der Reisanbau in Surinam stellvertretend. Seit 1980 gingen die Erträge um ca. zwei Prozent jährlich zurück. Dafür gibt es eine Vielzahl von Gründen. Zum einen öffnete die EU zunehmend ihre Märkte, was dazu führte, dass Surinam beim Export von Reis mit anderen Exporteuren aus der ganzen Welt konkurrieren musste (DERLAGEN et al. 2017, S. 16). Hohe Produktionskosten und der daraus resultierende hohe Preis für Reis konnten sich auf dem Weltmarkt nicht durchsetzen. Ferner wurden die landwirtschaftlichen Abfälle (oder besser gesagt Überreste im Sinne von Ressourcen), die durch den Reisanbau entstanden, kaum oder nur unzureichend genutzt. Eine weitere Ursache für den stagnierenden Reisanbau ist die nicht vorhandene, angewandte Forschung rund um den Reis, welche die Produktentwicklung vorantreiben könnte. Dazu erfolgt beinahe der gesamte Export über den Hafen in Paramaribo, was zu hohen Transportkosten führt. Der stagnierende Reisanbau ist außerdem mit dem nur mangelhaft entwickelten Bewässerungssystem sowie dessen fehlender Instandhaltung zu erklären. Zusätzlich gab es in den letzten Jahren kaum Investitionen in landwirtschaftliche Geräte und Maschinen, was die Schließung von einigen Fabriken, Betrieben, Werkstätten und Ersatzteilläden für maschinelle Produkten zur Folge hatte (LATAWIEC et al. 2014, S. 630). Die Schließung von Teilen der verarbeitenden Einrichtungen für landwirtschaftliche Erzeugnisse wurde auch in Französisch-Guayana deutlich, als auf dem Weg nach Cayenne eine nicht mehr funktionsfähige Reismühle zu sehen war (vgl. Abb. 9).

Die geringe Produktivität, welche aus den oben genannten Faktoren resultiert, ist ein weiterer begrenzender Faktor sowohl für den Reisanbau als auch für weitere landwirtschaftliche Produkte. Eine zusätzlich nennenswerte und landwirtschaftlich relevante Entwicklung in der Gesellschaft und auf dem Arbeitsmarkt ist die Tatsache, dass sich immer weniger Menschen finden, die bereit sind im landwirtschaftlichen Sektor zu arbeiten. Letzteres geschieht



Abb. 9: Verlassene Reismühle in Französisch-Guayana
(OSTROWER 2019)

häufig, da Tätigkeiten in der Landwirtschaft einerseits mit schwerer körperlicher Arbeit verbunden sind und andererseits sind andere Bereiche der Arbeitswelt ökonomisch attraktiver. Dies hat einen Beschäftigtenrückgang im landwirtschaftlichen Sektor zur Folge; die verbleibenden Tätigkeiten erfolgen häufig nur im Rahmen der Subsistenzwirtschaft für den eigenen Verbrauch ohne Absicht die Produkte zu verkaufen. So sanken die Beschäftigtenanteile im landwirtschaftlichen Sektor Surinams von 8,4 % im Jahr 2004 auf 7,0 % im Jahr 2018 (THE WORLD BANK DATA 2019a). Eine Folge dieser Entwicklung ist, dass grundsätzlich zu wenig landwirtschaftlich produziert wird und deshalb ein Großteil der Lebensmittel importiert werden muss, obwohl die naturräumlichen Gegebenheiten für eine leistungsfähige Landwirtschaft prinzipiell gegeben sind. In den letzten Jahren stiegen die Lebensmittelimporte prozentual an den gesamten Warenimporten von 11,3 % im Jahr 2013 auf 16,7 % im Jahr 2017 (THE WORLD BANK DATA 2019b). Die Notwendigkeit einen großen Anteil der eigenen Nachfrage an Lebensmitteln zu importieren hat weitere negative Konsequenzen: Die importierten Lebensmittel sind teurer als Produkte, welche im eigenen Land produziert werden und es entsteht eine Abhängigkeit von Lebensmittelimporten.

Entwicklungsansätze und zukünftige Aussichten

Surinam hat den selbsternannten Anspruch, die Hindernisse, auf welche im Rahmen dieses Berichts eingegangen wurde, zu überwinden und die Landwirtschaft weiterzuentwickeln. Damit sollen mehr Lebensmittel, nicht nur für das eigene Land, sondern für die gesamte karibische Region, produziert werden (MINISTRY OF AGRICULTURE, ANIMAL HUSBANDRY AND FISHERIES 2013, S. 1). Dies hat der aktuelle Präsident *Desi Bouterse* sowohl bei der Dankesrede zur Amtseinführung 2010 als auch bei der Wiederwahl 2015 mehrfach betont (THE PERMANENT MISSION OF THE REPUBLIC OF SURINAME TO THE UNITED NATIONS 2015). Auf diese Weise will das Land das vorhandene landwirtschaftliche Potenzial in Zukunft besser nutzen, um die Abhängigkeit von Lebensmittelimporten zu verringern. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, müssen viele grundlegende Strukturen geändert und neue Technologien für die einzelnen landwirtschaftlichen Erzeugnisse eingeführt werden (LATAWIEC et al. 2014, S. 629). Im folgenden Abschnitt werden aktuelle Ansätze, Projekte und Entwicklungen erörtert, welche das Ziel haben, die Bedeutung des landwirtschaftlichen Sektors zu steigern. Ein wichtiger Ansatzpunkt ist die Produktivität, welche bei vielen landwirtschaftlichen Produkten gesteigert werden muss. Aktuell gibt es eine signifikante Differenz zwischen dem in der Realität erreichten Ertrag und dem, was theoretisch mit den heutzutage verfügbaren Technologien und Wissen für diese naturräumlichen Gegebenheiten möglich wäre. Eine generelle Verbesserung in der Lebensmittelproduktion könnte durch die Inwertsetzung von lokal verfügbaren Methoden und Technologien und unter der Berücksichtigung naturräumlicher Gegebenheiten erreicht werden und zu einer Intensivierung der Landwirtschaft beitragen. Solche Projekte zielen unter anderem auf einen Anstieg der Wassernutzungseffektivität, eine Verbesserung der Bodenqualität und Bodennutzung und eine alternative Schädlingsbekämpfung ab (LATAWIEC et al. 2014, S. 631). Bezogen auf den Reisanbau bestehen vielfältige Möglichkeiten die Leistungsfähigkeit zu verbessern (FAO 2015, S. 4). Eine effektive Be- und Entwässerung unter Berücksichtigung von Höhenunterschieden auf den landwirtschaftlich genutzten Flächen könnte die Erträge steigern. Diese konkreten Praktiken wurden vom Staat erkannt, ausgearbeitet und in Berichten veröffentlicht. Ob diese nun in nächster Zeit erfolgreich umgesetzt werden können, ist abhängig von Faktoren wie den verfügbaren finanziellen Mitteln sowie der Prioritätensetzung der Regierung. Wenn über die surinamische Landwirtschaftspolitik diskutiert wird, muss jedoch auch beachtet werden, dass der Staat die verschiedenen Teilbereiche der Landwirtschaft unterschiedlich unterstützt, sodass eine Einschätzung der einzelnen landwirtschaftlichen Teilbereiche, wie des Reis-, Bananen- oder Maisanbaus, nicht ohne die Berücksichtigung des staatlichen Einflusses möglich ist (DERLAGEN et al. 2013, S. 10f.). Gegenwärtige Hindernisse sind zum Teil noch fehlende gesetzliche Rahmenbedingungen, die intellektuelles Eigentum schützen, eine mangelnde staatliche Unterstützung für Landwirte, welche die Praktiken umsetzen wollen und unzureichende Möglichkeiten zertifizierte Samen herzustellen (LATAWIEC et al. 2014, S. 631). In Surinam ist das Ministerium für Landwirtschaft, Tierhaltung und Fischerei für landwirtschaftspolitische Maßnahmen verantwortlich und hat in der *National Agricultural Innovation Strategy 2013- 2018* (MINISTRY OF AGRICULTURE, ANIMAL HUSBANDRY AND FISHERIES 2013) die aktuellsten Prioritäten und Handlungsfelder definiert. Diese beinhalten die Ernährungs- und Lebensmittelsicherheit, eine nachhaltige Landwirtschaft, die Entwicklung des landwirtschaftlichen Sektors als Hauptnahrungsmittelproduzent und -lieferant für die Karibik, einen verstärkten Beitrag der Landwirtschaft zum BIP und die Bewältigung von Risiken und Zwängen bei der Umsetzung der Agrarpolitik (FAO 2015, S. 4). Zur Umsetzung dieser Ziele wurden Koordination, interne Kontrolle durch Qualifikation und ein fundiertes Programm- und Projektmanagement (inklusive eines Risikomonitorings) als wichtigste Schlüsselmaßnahmen benannt. Ein weiterer wichtiger Schritt zur Stärkung der Landwirtschaft wurde im Juli 2012 vorgenommen, als das Landwirtschaftsministerium die *Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO)* um technische Hilfe für die Vorbereitung eines landwirtschaftlichen Aktionsplans für den Zeitraum von 2013-2016 ersuchte (DERLAGEN et al. 2013, S. 19). Somit gibt es aktuell eine Zusammenarbeit mit der *FAO* im Rahmen des *Country Programming Framework (CPF)*. In dieser

Zusammenarbeit wurden vier vorrangige Bereiche der Regierung festgelegt. Diese umfassen die Ernährungssicherheit, die Lebensmittelsicherheits-, Qualitäts- und Zertifizierungssysteme, die Entwicklung von Wertschöpfungsketten zur Stärkung der Lebensmittelsysteme und das Management natürlicher Ressourcen, des Katastrophenschutzes und der Ausfallsicherheit (FAO 2015, S. 6). Es ist erkennbar, dass die Bereiche, welche in der Zusammenarbeit betont werden, den Themen ähneln, welche Surinam bereits im eigenen Strategiepapier entwickelt hat. Der Mehrwert ergibt sich aber aus dem Zufluss von internationalem Knowhow und dem Wissen über globale Standards, die durch die Kooperation von nationalen und regionalen Experten zu Stande kommt (ebd., S. 4). Die tatsächliche Zusammenarbeit besteht darin, dass die *FAO* strategische Ansätze für die nationale Entwicklungsagenda bereitstellt, gleichzeitig kann auch auf Eigenheiten vor Ort eingegangen werden. Da die *FAO* zurzeit mit einigen anderen Ländern der Karibik und Lateinamerika in regionalen Initiativen zusammenarbeitet und Projekte durchführt, kann Surinam von der gesamten bisher erlangten Expertise, den Erfahrungen, Ressourcen und Kontakten profitieren. Zudem unterstützt die *FAO* regionale und internationale Zusammenarbeit im karibischen Raum (ECKELMANN 2019). Da die aktuelle Zusammenarbeit noch nicht abgeschlossen ist, kann ihre Effektivität und ihr Erfolg an dieser Stelle noch nicht bewertet werden.

Exkurs I: Strafgefangenenlager

Nachdem die Grenze nach Französisch-Guayana mit der Fähre passiert wurde, stand die Besichtigung eines der bekanntesten französischen Strafgefangenenlager auf dem Programm. Von 1854 bis 1946 wurden Straftäter von Frankreich dorthin deportiert (FOCUS 2017). Berühmt unter dem Namen Teufelsinsel, umfasste die Strafkolonie mehrere Gefängnisse. Während eines auf dem Festland unweit von Cayenne gelegen ist (vgl. Abb. 1 u. Abb. 10), wurden die gefährlichsten Verbrecher auf die vor der Küste liegenden Inseln gebracht: Eilande Royale, St-Joseph und Île du Diable (NEUE ZÜRICHER ZEITUNG 2010). Als im Jahr 1937 die Verfilmung der Autobiografie des geflüchteten Gefangenen *Henri Charrière* („*Papillon*“) erschien, erlangte die Strafkolonie erstmals internationale Aufmerksamkeit. Tatsächlich wurden in 92 Jahren der Nutzung insgesamt ca. 80.000 verurteilte Straftäter, darunter einfache Kriminelle, Spione und politische Gefangene, nach Französisch-Guayana gebracht (FOCUS 2017). Am Bestimmungshafen *St. Laurent* am Maroni wurden sie den verschiedenen Gefängnissen zugeteilt. Während ihres Aufenthalts lebten die Gefangenen unter unmenschlichen Bedingungen und mussten Zwangsarbeit verrichten. Dazu gehörten unter anderem Holzfällen und der Bau der *Route Zero*, wobei die Straße den einzigen Zweck hatte, die Gefängnisinsassen zu beschäftigen (BRAUNSCHWEIG 1989, S. 2). Wer einmal in dem Straflager angekommen war, hatte nur geringe Chancen diesen Ort wieder zu verlassen. Während rund 50.000 Gefangene an Krankheiten, Hungersnot oder Überarbeitung starben, hatten jene, welche ihre Strafe bis zum Ende abgesessen hatten, keine finanziellen Mittel, um die Schiffsfahrt zurück nach Frankreich zu bezahlen (ebd., S. 3). Während der Besichtigung der weitestgehend intakten Barracken, Waschräume und Einzelzellen entstand ein lebhaftes Bild der damaligen Lebensverhältnisse.



Abb. 10: Gefängnisbaracken im Strafgefangenenlager (OSTROWER 2019)

Exkurs II: Karneval in Französisch-Guayana

Am Abend des dritten Exkursionstages konnte kurz nach der Ankunft in Cayenne der Karneval, welcher als kulturelles Highlight in Französisch-Guayana gilt, miterlebt werden. Der Zeitraum des Karnevals variiert zwischen einem bis drei Monaten, je nach Kalender und gehört zu den längsten Karnevals der Welt (FRANCE.FR 2019). In der Karnevalszeit gibt es Freitag bis Sonntag Maskenbälle und Paraden (vgl. Abb. 11). Diese sind zwar in Cayenne am größten und haben die meisten Teilnehmer, es gibt jedoch auch einige Veranstaltungen im Landesinneren, welche wiederum lokale Besonderheiten aufweisen und kaum touristisch erschlossen sind. Aus einer lang zurückreichenden Tradition heraus verhüllen die



Abb. 11: Karneval in Cayenne (OSTROWER 2019)

Frauen des Landes während der Maskenbälle ihr Gesicht und ihren Körper. Die aufwendig selbstgeschneiderten Kleider hatten in der Vergangenheit den Zweck, die äußerlichen Merkmale von verbreiteten Krankheiten zu verstecken. In der Folge ist es den Frauen, auch „*Touloulous*“ genannt, noch heute erlaubt, ihren Tanzpartner frei zu wählen, ohne dass dieser sich widersetzen kann (FILLIÂTRE 2018). Der Karneval beschreibt vor allem einen Zeitraum, in welchem Französisch-Guayana als Überseedepartement eigentlich stark von Frankreich abhängig, seine eigene Identität ausleben kann. Darüber hinaus lassen sich in den bunten Paraden sogar kreolische, brasilianische und asiatische Einflüsse, stellvertretend für die dort lebenden Volksgruppen erkennen.

Fazit

Auf Grundlage der vorgenommenen Analyse der landwirtschaftlichen Strukturen in Surinam und Französisch-Guayana ist festzustellen, dass eine Vielzahl von miteinander verknüpften Faktoren für die geringe Produktivität des Agrarsektors verantwortlich ist. In diesem Zusammenhang ist es grundsätzlich wichtig zu beachten, dass die Länder durch eine teilweise historisch und strukturell gewachsene, wirtschaftliche Abhängigkeit von den jeweiligen Kolonialmächten und anderen Industriestaaten geprägt wurden, welche die Entwicklung einer eigenständigen Wirtschaft erschwerte. Doch wie im vorliegenden Bericht erläutert, werden erste Maßnahmen ergriffen, um die aktuelle Situation zu verändern und die Leistungsfähigkeit der Landwirtschaft zu verbessern. Inwiefern diese Maßnahmen erfolgreich sein werden, kann aktuell noch nicht eingeschätzt werden, da einige Projekte und Kooperationen erst seit wenigen Jahren im Gange und noch nicht abgeschlossen sind. Der Erfolg der Umsetzung hängt nicht nur stark von nachhaltigen und langfristigen Lösungsstrategien ab, sondern wird auch von äußeren Faktoren, wie ausländischen Investitionen, der Entwicklung anderer Wirtschaftssektoren oder den Auswirkungen des Klimawandels beeinflusst. Damit der landwirtschaftliche Sektor den gewünschten Entwicklungsprozess durchläuft, müssen vor allem innenpolitische Herausforderungen wie die infrastrukturelle Anbindung von schlecht erschlossenen Gebieten oder die Gewährleistung politischer Stabilität angegangen werden. Ein weiterer wichtiger Aspekt, welcher in dieser Arbeit nur marginal behandelt werden konnte, besteht darin, die Einbindung der lokalen Bevölkerung in die landwirtschaftliche Entwicklung zu gewährleisten. Dabei sollte darauf geachtet werden, kleine landwirtschaftliche Betriebe mit finanziellen Mitteln sowie dem nötigen Know-how auszustatten, damit sie am Absatz der landwirtschaftlichen Produkte partizipieren können. Im Gegensatz zum Vorgehen multinationaler Großunternehmen würden landwirtschaftliche Einnahmen somit in der lokalen

Wirtschaft verbleiben und die Lebensverhältnisse der ländlichen Bevölkerung verbessert werden. Abschließend kann festgestellt werden, dass die Landwirtschaft in den Küstenregionen von Surinam und Französisch-Guayana trotz vieler Problemfelder das Potenzial hat, zu einem nachhaltig exportorientierten Wirtschaftssektor heranzuwachsen.

Literaturverzeichnis

- ATM (THE MINISTRY OF LABOUR, TECHNOLOGICAL DEVELOPMENT AND ENVIRONMENT) (2013): Suriname. The Fourth National Report to the Convention on Biological Diversity. ATM, Paramaribo. Im Internet: <https://www.cbd.int/doc/world/sr/sr-nr-04-en.pdf> (letzter Zugriff: 24.05.2019).
- BECKER, M. / GUNDELACH, S. (2020): Die Linden-Lethem Road: Anbindung Guayanas an Südamerika oder Raubbau durch multinationale unternehmerische Interessen? In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 161-168.
- BRAUNSCHWEIG, H. (1989): Insel der Verdammten. Ausgabe 46 vom 10. November 1989. Im Internet: <https://www.zeit.de/1989/46/insel-der-verdamnten> (letzter Zugriff: 26.06.2019).
- CARAM, A. R. (1993): The Repercussions of Financial Imbalances in Suriname. De Nederlandsche Bank. Amsterdam. In: World Development, 21 (2), S. 291-299.
- CARIBBEAN EXPORT DEVELOPMENT AGENCY (2008): Doing business with French Guiana, Barbados. Im Internet: <http://projects.pixldinc.com/carib-export/wp-content/uploads/2013/12/Doing-Business-With-French-Guiana.pdf> (letzter Zugriff: 16.06.2019).
- DERLAGEN, C. / BARREIRO-HURLE, J. / SHIK, O. (2013): Agricultural Sector Support in Suriname, IADB/FAO, Rom.
- DERLAGEN, C. / TAS, J. / BOYCE, R. A. / SHIK, O. / PAOLO DE SALVO, C. (2017): Analysis of agricultural Policies in Suriname. Inter-American Development Bank, Washington, D.C.
- ECKELMANN, C.-M. (2019): Gespräch mit Herrn Eckelmann (Forstbeamter für die karibischen Subregionen der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen) vom 05.03.2019.
- FAO (FOOD AND AGRICULTURAL ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS) (2015): Country Programming Framework for Suriname 2016-2019. Im Internet: <http://www.fao.org/3/a-bp522e.pdf> (letzter Zugriff: 26.06.2019).
- FILBY, A. / SCHACK, C. (2020): Wirtschaftliche Aktivitäten in Paramaribo – Einzelhandelsstrukturen und Möbelproduktion. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 53-65.
- FILLIÂTRE, P. (2018): A touloulou tells all about the mysteries of carnival. Im Internet: <https://www.france.fr/en/french-guiana-amazonia/article/a-touloulou-tells-all-about-the-mysteries-of-carnival> (letzter Zugriff: 30.06.2019).
- FOCUS (2017): Frankreichs „Teufelsinsel“: Eine Hölle mitten im Paradies. Online Ausgabe, erschienen am 25.06.2017. Im Internet: https://www.focus.de/reisen/reise-news/teufelsinsel-frankreichs-teufelsinsel-eine-hoelle-mitten-im-paradies_id_7281270.html (letzter Zugriff: 26.05.2019).

- FRANCE.FR (2019): Geschichte und Kultur von Französisch-Guayana. Im Internet: <https://de.france.fr/de/franzosisch-guyana/artikel/geschichte-guyana> (letzter Zugriff: 26.06.2019).
- KOLODZIEJSKI, M. / RUDOLF, K. (2011): Economic, social and territorial situation of French Guiana. European Parliament, Policy Department B: Structural and Cohesion Policies, Regional Development, Brüssel.
- KULKE, E. (2019a): Vortrag von Prof. Dr. Elmar Kulke am zweiten Zwischenstopp des dritten Exkursionstages am 06.03.2019.
- KULKE, E. (2019b): Vortrag von Prof. Dr. Elmar Kulke bei einem Zwischenstopp des achten Exkursionstages am 11.03.2019.
- KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (2020): Die drei Guyanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin.
- KULKE, E. / SUWALA, L. (2015): Internationalization of grocery retailers in emerging markets – general considerations and economic impacts. Working paper 5/2015, Berlin.
- LATAWIEC, A. E. / STRASSBURG, B. B. N. / RODRIGUEZ, A. M. / MATT, E. / NIJBROEK, R. / SILOS, M. (2014): Suriname: Reconciling agricultural development and conservation of unique natural wealth. In: Land Use Policy, 38, S. 627-636.
- LUTZ, G. / GESSINGER, A. (2018): Belize und Belmopan – historische Erschließung, Nationenbildung und Hauptstadtverlagerung. In: SUWALA, L. / KULKE, E. / GADE, K. (Hrsg.): Zentralamerika – Bericht zur Hauptexkursion 2017. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 195. Berlin, S. 187-202.
- MINISTRY OF AGRICULTURE (2016): The National Master Plan for Agricultural Development in Suriname. Kaplan Planners Ltd – Regional & Environmental Planning, Paramaribo.
- MINISTRY OF AGRICULTURE, ANIMAL HUSBANDRY AND FISHERIES (2013): The National Agricultural Innovation Strategy of the Republic of Suriname. Paramaribo.
- NEUE ZÜRICHER ZEITUNG (2010): Sterben wie die Fliegen. Online Ausgabe, erschienen am 05.09.2010. Im Internet: https://www.nzz.ch/sterben_wie_die_fliegen-1.7449144 (letzter Zugriff: 24.06.2019).
- OPENSTREETMAP (2019): Kartengrundlage. Im Internet: <https://www.openstreetmap.de/karte.html> (letzter Zugriff: 24.06.2019).
- SUWALA, L. / KULKE, E. (2009): Vietnam / Kambodscha – Bericht zur Hauptexkursion 2008. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 151. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. / GADE, K. (2018): Zentralamerika – Bericht zur Hauptexkursion 2017. Berlin: Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 195. Berlin.
- THE PERMANENT MISSION OF THE REPUBLIC OF SURINAME TO THE UNITED NATIONS (2015): Inaugural Address by H.E. Deisre Delano Bouterse. Im Internet: https://www.un.int/suriname/fr/statements_speeches/inaugural-address-he-desir%C3%A9-delano-bouterse (letzter Zugriff: 22.06.2019).
- THE WORLD BANK DATA (2019a) Employment in agriculture (% of total employment) (modeled ILO estimate). Im Internet: https://data.worldbank.org/indicator/SL.AGR.EMPL.ZS?end=2018&locations=SR&most_recent_value_desc=false&start=1991&view=chart (letzter Zugriff: 20.06.2019).

THE WORLD BANK DATA (2019b) Food imports (% of merchandise imports). Im Internet: <https://data.worldbank.org/indicator/TM.VAL.FOOD.ZS.UN?locations=SR> (letzter Zugriff: 21.06.2019).

WKO (WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH) (2019): Länderprofil Suriname. Abteilung für Statistik. Wien Im Internet: https://wko.at/statistik/laenderprofile/lp-suriname.pdf?fbclid=IwAR1S7wfj7G8jF2Xg_U8KbVsiBwvdTVIRA3oepuh0sTRPKy37AaUZn (letzter Zugriff: 22.06.2019).

07. März 2019

Port Maritime Guyane und Stadt Cayenne – Einfluss Frankreichs auf das Überseedepartement Französisch-Guayana

LÉNA MÜCKE / LOUISA FUHRMANN



Abb. 1: Tagesroute und besuchte Orte (eigene Darstellung, Kartengrundlage nach OPENSTREETMAP 2019)

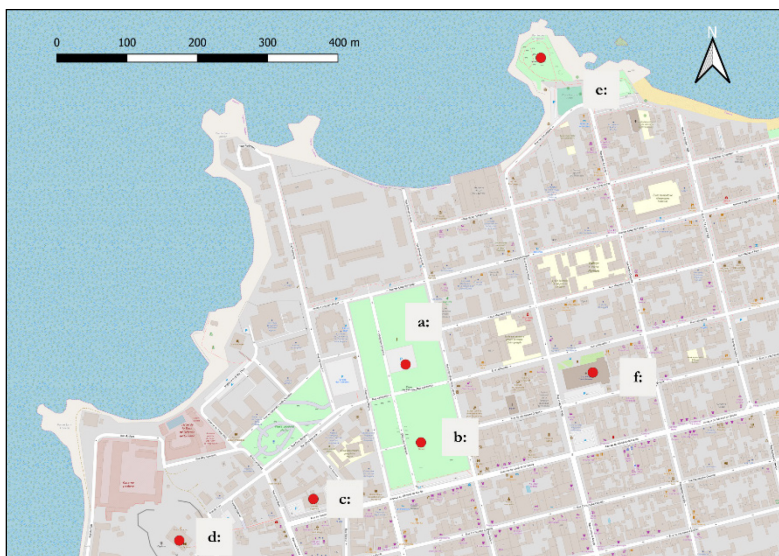


Abb. 2: Übersicht besuchter Orte in Cayenne (eigene Darstellung, Kartengrundlage nach OPENSTREETMAP 2019)

Besuchspunkte des Tages:

- 1: *Grand Port Maritime Guyane* (Dégrad-des-Cannes)
- 2: Cayenne
- 3: Kourou

Besuchspunkte in Cayenne:

- a. *Place des Palmistes*
- b. *Denkmal Félix Eboué*
- c. Rathaus
- d. *Fort Cépéron*
- e. *Place des Amandiers*
- f. *St. Sauveur Kathedrale*

Einleitung

Am 7. März 2019, dem vierten Exkursionstag, besuchte die Gruppe Cayenne, die Hauptstadt von Französisch-Guayana. In diesem Bericht wird der Einfluss Frankreichs auf das Überseedepartement Französisch-Guayana und die sich daraus ergebenden wirtschaftlichen Möglichkeiten diskutiert. Dabei wird insbesondere auf die Hauptstadt Cayenne und seine Hafenbehörde eingegangen. Die Struktur der Abhandlung orientiert sich am Ablauf des Tages. Im ersten Teil wird der *Grand Port Maritime de la Guyane* vorgestellt, eine staatliche Einrichtung, die sich um die Verwaltung zweier Seehäfen in Französisch-Guayana kümmert. Im zweiten Teil folgen Ausführungen zur Stadtgeographie von Cayenne. Dabei wird schwerpunktmäßig auf die Geschichte und die baulichen Merkmale der Stadt eingegangen.

Grand Port Maritime de la Guyane

Allgemeines

Im Laufe des Exkursionstages wurde zunächst die *Grand Port Maritime de la Guyane* (im Weiteren als *GPM-Guyane* abgekürzt) angesteuert, die sich seit 2013 um die Verwaltung der beiden Seehäfen in Französisch-Guayana kümmert (PORTS DE FRANCE 2019). Der Haupthafen befindet sich auf dem Gebiet der Gemeinde Rémire-Montjoly, die nur ein paar Kilometer südöstlich der Hauptstadt Cayenne liegt (vgl. Abb. 1, Besuchspunkt 1 u. Abb. 3.). Über diesen Seehafen erfolgen nahezu die gesamten französisch-guayanischen Importe und Exporte (etwa 90 % des Seehandels). Der Hafen hat gegenwärtig den rechtlichen Status einer staatlich industriellen und wirtschaftlichen Einheit, die wiederum der Seehafenbehörde *GPM-Guyane* unterstellt ist (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2018, S. 38). Alle sog. *Grand Ports Maritimes (GPM)* sind öffentliche Einrichtungen des französischen Staates und agieren innerhalb eines spezifischen und festgelegten, geographischen Gebiets. Der französische Hafenverbund besteht aus 66 maritimen Handelshäfen, den sog. *commercial ports* und beinhaltet darunter zwölf staatliche Häfen, mit elf großen Seehäfen (*GPM*) und einem Hafen von besonderem nationalen Interesse (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2019, S. 2). Die Seehafenbehörde *GPM-Guyane* ist für zwei Seehäfen zuständig. Zum einen, den sich am selben Standort befindenden Hafen *Port of Dégrad-des-Cannes* und den *Port of Pariacabo*, dessen Anlagen sich am Fluss Kourou und in der gleichnamigen Gemeinde Kourou und unweit des Weltraumbahnhofs befinden (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2018, S. 38; auch HEIN/OSTROWER 2020 in diesem Bericht; KULKE et al. 2020). Die staatliche Institution wurde am 1. Oktober 2012, basierend auf dem Dekret Nr. 2012-1105, gegründet. Es gibt einen Lenkungsausschuss bzw. verschiedene Kontrollinstanzen, wie das *Commissaire Du Gouvernement*, *Contrôleur Général Économique et Financier*, *Conseil de Surveillance*, *Comité d'audit*, *Directoire*, *Conseil de Développement*, *Commission des investissements* sowie der *Conseil de coordination interportuaire Antilles-Guyane* (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2018, S. 41).



Abb. 3: Eingangstor des *Grand Port Maritime de la Guyane* (FUHRMANN 2019)

Diese Instanzen sollen zu einem erfolgreichen Management der Seehäfen beitragen. Gegenwärtig werden für Französisch-Guayana ungefähr 98 % aller Schiffsfrachten des Landes über den *GPM-Guyane* koordiniert (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2018, S. 36). Neben diesen Kontrollinstanzen gibt es zudem 14 Abteilungen, die sich mit der Infrastruktur, der zukünftigen Entwicklung, dem Projektmanagement von Modernisierungen, mit technischen, kommerziellen, kommunikativen und finanziellen Aspekten sowie mit der internen Kontrolle und Personal auseinandersetzen. Insgesamt beschäftigt die Einrichtung in Französisch-Guayana 47 Mitarbeiter und induziert 1.400 direkte und indirekte Beschäftigte auf den Hafenplattformen (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2019, S. 5). Das Budget im Jahr 2018 belief sich auf 39,3 Millionen Euro, wovon 24,9 Millionen Euro für den Betrieb des Hafens und 14,4 Millionen Euro auf Investitionen entfielen (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2018, S. 41). Aufgrund der starken Sedimentation, die durch die Schwebstofffracht der Flüsse (vor allem Schluff und kleineres Material) ausgelöst wird, sind ständige Instandhaltungsmaßnahmen in Form von Ausbaggerungen notwendig, um eine hinreichende Tiefe für ankommende Schiffe in den Hafenbecken zu gewährleisten (ebd., S. 38). Diese besonderen Kosten beliefen sich im Jahr 2017 für die Häfen in Cayenne und Kourou auf 7,57 Millionen Euro (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2019, S. 3) und entsprachen etwa jeweils einem Fünftel des Gesamtbudgets der letzten Jahre. 60 % dieser Instandhaltungskosten werden von der Europäischen Union bezuschusst. Der Fahrzeugbestand für die Hafenaktivitäten besteht aus einem Schleppboot (*Papillon*) (vgl. Abb. 4), einem Baggerboot (*Delta Queen II*) und einem Kombinationsfahrzeug (*Frégate*) (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2018, S. 49).



Abb. 4: Das Schleppboot *Papillon* (MÜCKE 2019)

Port of Dégrad-des-Cannes

Der Hafen *Dégrad-des-Cannes* befindet sich in der Gemeinde Rémire-Montjoly und umfasst ein Gebiet von knapp 25 Hektar (in etwa 35 Fußballfelder). Er wird als wichtiger wirtschaftlicher Standort wahrgenommen - über den Hafen erfolgt der Import von 95 % der Produkte, die für den lokalen Gebrauch in Französisch-Guayana bestimmt sind. Er verfügt über folgende Anlagen und Einrichtungen: (1) Container-Anlegestellen für drei Schiffe (bis maximal 190 m Länge, allerdings ohne Ladekräne), (2) eine Roll-on/Roll-off Einrichtung zur Verladung von Fahrzeugen, (3) eine Öl-Anlegestelle (*Liquid-bulk*), (3) eine Anlegestelle mit Förderband für Schüttgut und (4) eine Seeuferpromenade mit 50 Liegeplätzen für Yachten. Der Hafen ist vom Atlantischen Ozean aus über einen Kanal von 15 Kilometer Länge und 120 Meter Breite zu erreichen. Dieser muss fortlaufend auf eine Tiefe von vier Meter ausgebaggert werden, damit auch größere Schiffe mit einer maximal zulässigen Tiefe von sieben Metern den Hafen erreichen können (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2018). Damit könnte man diesen Hafen als einen relativ kleinen Universalhafen charakterisieren (für Ausführungen zu großen Universalhäfen z. B. KINDER et al. 2010 (Rotterdam) oder SUWALA / KULKE 2017 (Durban)).

Port of Pariacabo

Der Hafen *Pariacabo* befindet sich in der Nähe der Stadt Kourou, am gleichnamigen Fluss Kourou. Er ist ungefähr 62 Kilometer nordwestlich von der Hauptstadt Cayenne entfernt und dient hauptsächlich für die Versorgung des europäischen Raumfahrtzentrums und Weltraumbahnhofs Kourou. Dort wird vor allem Ausrüstung für die *Ariane*-, *Sojus*- und *Vega*-Raketen verladen (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2018, S. 39; auch HEIN/OSTROWER 2020 in diesem Bericht). Der Seehafen verfügt über eine verkehrsgünstige Lage, denn die Hauptstraße führt vom Anlegeplatz des Hafens, an der Küste entlang, direkt zur Montageeinrichtung des Weltraumbahnhofs. Der Seehafen wird neben dem Transport von Waren, die in einem direkten Zusammenhang mit dem Bedarf für das Raumfahrtzentrum stehen, ebenfalls zur Entladung von Öl genutzt (PORTS DE FRANCE 2019). Der Hafen *Pariacabo* verfügt darüber hinaus über einen Roll-on/Roll-off-Anlegeplatz, zwei Versorgungskais, zwei Gleitbahnen und einen Zugangskanal. Dieser hat eine Länge von 14 Kilometern und eine Breite von 60 Metern. Er muss ebenfalls fortlaufend ausgebaggert werden - die Tiefe beträgt 2,30 Meter und erlaubt Schiffen bei Flut mit einem maximalen Tiefgang von vier Metern Zugang zu den Anlegestellen (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2018, S. 39).

Hafenhandel

95 % der lokalen Importe wurden im Jahr 2018 im *GPM* angelandet (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2019, S. 5). Die Gesamtleistung des Hafens lag im Jahr 2018 bei 64 000 TEU, 14 000 RoRo-Einheiten, 260 000 t Flüssiggut und 78 000 t Schüttgut. Etwa 200 Schiffe kommen pro Jahr in die Universalhäfen. Über den *GPM* werden Handelswaren in Containern, Bauteile für die Raumfahrtindustrie, Schüttgut für die Zementfabrik, RoRo-Fracht und Öl für das Kraftwerk angelandet. Im Jahr 2018 betrug das Handelsvolumen der Häfen 848.668 Tonnen und wies einen Anstieg von knapp über fünf Prozent verglichen mit dem Jahr 2016 auf. Obwohl alle Frachtkategorien (Container, Waren für das Militär, Flüssiggüter wie Kohlenwasserstoffe oder Methanol, Stückgüter wie Klinker und Gips oder RoRo-Güter wie Kraftfahrzeuge) im zweijährigen Vergleich unterschiedlich zulegen konnten, kann man dennoch festhalten, dass dieser Anstieg insbesondere auf eine besonders umfangreiche Lieferung von Kraftfahrzeugen im April 2018 zurückzuführen ist. Die weiteren Monate (unabhängig davon, ob nun in 2016 oder in 2018) zeichnen sich vor allem durch kontinuierliche Frachtvolumina auf konstantem Niveau aus (vgl. Abb. 5). Der Anteil der Einfuhren betrug im Jahr 2018 747.972 Tonnen und machte 88,13 % des Gesamtvolumens des Handels aus (ebd., S. 6).

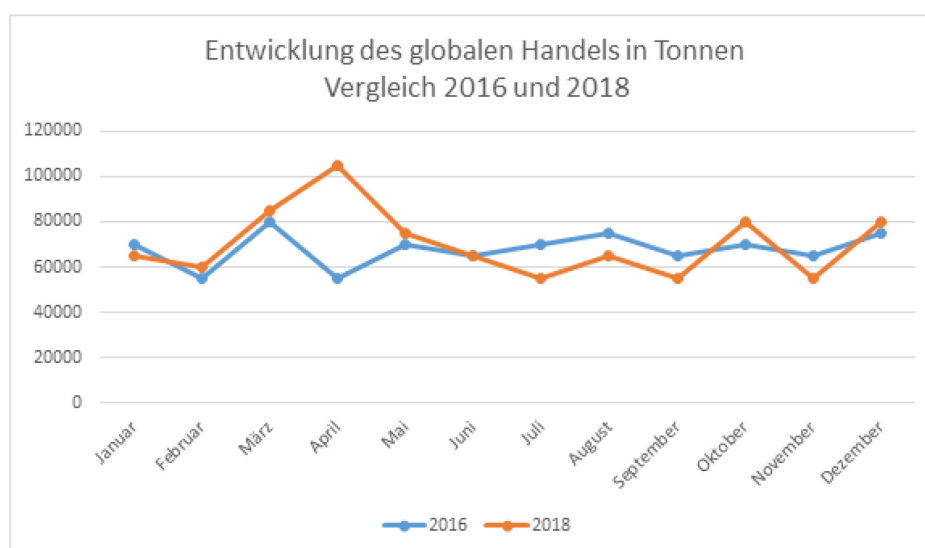


Abb. 5: Entwicklung der Handelsvolumina in den beiden *GPM*-verwalteten Seehäfen (*Port of Dégrad-des-Cannes*, *Port of Pariacabo*), 2016 und 2018 (in Tonnen) (eigene Darstellung nach GRAND PORT MARITIME GUYANE 2019, S. 6)

In diesem Zusammenhang ist es nicht weiter verwunderlich, dass vor allem volle Container gelöscht werden, während leere Container geladen werden (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2019, S. 7). Daraus lassen sich zudem die geringen Exportaktivitäten Französisch-Guayanas ableiten, die hauptsächlich auf dem Handel mit Shrimps, Fisch, Holz, Metallabfall (Raumfahrt), Altöle und Schrott beruhen. Neben dem allgemeinen Handel mit Gütern vermietet der Hafen *Dégrad-des-Cannes* zudem Stellplätze auf dem Areal - Container können dabei zehn Tage auf dem Hafengelände stehen bleiben. Dafür müssen die Schifffahrtsgesellschaften jedoch eine Gebühr zahlen, die sich, je nach Verweildauer der Container im Hafen, erhöht.

Bedeutungsgewinn und Zielsetzung

Laut der *Grand Port Maritimes* wird das 21. Jahrhundert ein goldenes Zeitalter für den Seeverkehr und -handel (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2018, S. 43). Die Präsidentin der Industrie- und Handelskammer in Französisch-Guayana *Carine Sinai-Bossou* ist ebenfalls dieser Auffassung und prognostiziert sogar einen weiteren Anstieg des Transports und Frachtverkehrs auf bis zu 15 Billionen Tonnen im Vergleich mit den zurzeit sieben Billionen Tonnen. Trotz des langen Reiseweges der Container ist sie der Meinung, dass auch Französisch-Guayana an diesem Wachstum teilhaben kann und wird (ebd., S. 37). Viele der führenden Wirtschaftsnationen messen dem Seeverkehr eine zentrale Bedeutung zu, was durch entsprechende Investitionen in die Hafeninfrastruktur unterstrichen wird (ebd., S. 43). Ein wesentliches Ziel des GPM ist es daher wettbewerbsfähiger zu werden und sich als Tor nach Südamerika zu positionieren, um somit die eigene wirtschaftliche Entwicklung zu stimulieren (ebd., S. 43). *Carine Sinai-Bossou* misst diesen Zielen ebenfalls eine hohe Priorität bei und verbindet eine solche Entwicklung zudem mit der Schaffung neuer Arbeitsplätze und einer generellen Wirtschaftsentwicklung des Überseedepartements. *Sinai-Bossou* schreibt zudem in ihrem Statement der *Blue Economy* (einem Geschäftsmodell, dass die Wirtschaft endogen „mit dem, was lokal verfügbar ist“ entwickelt, PAULI 2010) ein großes Potential für Französisch-Guayana zu. Die positive Bevölkerungsentwicklung soll in Humankapital umgemünzt werden und Exporte stimulieren. Ferner soll Französisch-Guayana zukünftig eine größere Rolle als Brücke in Richtung des südamerikanischen Marktes bilden sowie umgekehrt ein Eingangstor für regionale Produkte nach Europa darstellen (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2018, S. 37). Dafür werden auch die Potentiale des Landes eingehender betrachtet, wie im Bereich der Inwertsetzung der Flora und Fauna für den Tourismus oder der Steigerung der Attraktivität des Überseedepartements für Kreuzfahrten. Die geographische Lage mit der Nähe zu den drei Wirtschaftszonen *MERCOSUR*, *CARICOM* und der *EU* soll ebenfalls zu einem positiven Stimulus für eine endogene Wirtschaftsentwicklung genutzt werden. Zu den Maßnahmen gehören laut des *Grand Port Maritimes* vor allem der Ausbau von Infrastrukturen und neuer Seehafenkapazitäten (ebd., S. 43). Der Meinung, dass eine Modernisierung der Infrastruktur, und dabei insbesondere der Hafenanlagen, der Docks sowie des Erwerbs von Verladekränen, Handelszuwächse herbeiführen würde, ist auch der *Président de l'Assemblée de Guyane* (eine Art Präsident der Regionalversammlung in Französisch-Guayana), *Rodolphe Alexandre* (ebd., S. 36). Diese angestrebte Umstrukturierung ist eng mit der Modernisierung der Häfen verbunden. Das Ziel ist es u. a. eigene Hafenkräne einzusetzen, da diese stets von den ankommenden Schiffen zur Verfügung gestellt werden müssen (vgl. Abb. 6). Diese Einschränkung führt, neben der Abhängigkeit von der Ausstattung der Frachtschiffe, auch zu längeren Umschlagzeiten (2-3 Tage). Bis 2020 strebt der *GPM-Guyane* daher eine solche Anschaffung an.



Abb. 6: Stationäre Kräne auf Frachtschiffen im Hafen von *Port of Dégrad-des-Cannes* (FUHRMANN 2019)

Außerdem sollen höhere Standards, zusätzliche Mehrzwecktechnologien und eine Prozessoptimierung zu einer Ausweitung der umgeschlagenen Güter und seiner Nutzer führen. Auch das professionelle Sicherheitsmanagement wird dabei als wichtige Instanz zur Gewährleistung dieser allgemeinen

Standards und der reibungslosen Abwicklung von Be- und Entladungsvorgängen angesehen (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2018, S. 51). In diesem Sinne wurde 2016 ein eigenes Qualitätsmanagementsystem für Gesundheit, Sicherheit und Umwelt eingeführt, das dabei gezielt helfen soll z. B. Arbeitnehmerbedingungen zu verbessern (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2019, S. 10). Darauf aufbauend wurde ein Gesundheits- und Sicherheitskomitee (CPHS) gegründet, das als beratende Körperschaft in Erscheinung tritt, wenn Bedenken in diesem Zusammenhang auftreten. Das Komitee prüft allgemeine Sicherheits- und Gesundheitsangelegenheiten am Arbeitsplatz und versucht damit Risiken vor Ort zu reduzieren oder gar zu vermeiden. Ein weiterer Aspekt zur Erneuerung der Infrastruktur stellt der neue Eingangs- und Ausgangskomplex dar. Ein neuer Autoparkplatz und ein angestrebter Kontrollposten verstärken diese Ziele. Daneben will der *GPM-Guyane* mit einer neu angelegten Photovoltaikanlage etwa 10 % des Energieverbrauchs des Hafens decken (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2018, S. 51). Eine weitere Priorität ist die Etablierung eines eigenen, vor Ort befindlichen, EU-Grenzpostens. Die offizielle europäische Zustimmung für ein solches Projekt soll laut Hafeninstitution bereits vorliegen, für die Umsetzung fehlen bisher jedoch die benötigten finanziellen Mittel. Damit soll u. a. die Arbeitssicherheit der Mitarbeiter garantiert, der Schutz vor invasiv eingeführten Arten gewährleistet, sowie die Übereinstimmung von importierten Produkten mit französischen und europäischen Standards verbessert werden (für ähnliche Vorgehensweisen, aber bei kleineren Vorhaben z. B. im Rahmen der Lebensmittelsicherheit durch das US-amerikanische Landwirtschaftsministerium bei Importen HILLENKAMP/TOEWE 2018; SUWALA et al. 2018). Am bedeutendsten wäre dieser Grenzposten jedoch für den allgemeinen Handel des Überseedepartements mit anderen Ländern außerhalb der EU (z. B. mit benachbarten Staaten in Südamerika), da die ex- oder importierten Waren zurzeit, bevor sie von oder nach Französisch-Guayana ein- oder ausgeführt werden können, immer erst nach Europa zu den Häfen in Le Havre oder Bilbao verschifft werden müssen (vgl. Abb. 7; auch MEIER 2020 in diesem Bericht). Dieses umständliche Verfahren soll mit dem EU-Grenzposten vor Ort umgangen werden, um die höheren Kosten durch die verlängerten Transportwege zu vermeiden und einen schnelleren, wettbewerbsfähigeren und intensiveren Handel zu ermöglichen (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2018, S. 50). Zurzeit kommen und verlassen insgesamt etwa 200 Schiffe die Häfen pro Jahr, wovon etwa 30 nach Kourou fahren. Es existieren zwei Linienverkehre: Zum einen zwischen Europa, Guayana und Nordbrasilien (vgl. Abb. 7) mit sechs Schiffen und zwei Gesellschaften (*MARFRET*, *CMA-CGM*), zum anderen für den regionalen Linienverkehr zwischen den drei Guayanas und anderen französischen Überseeterritorien (Martinique, Guadeloupe) in der Karibik (vgl. Abb. 8), mit insgesamt zwei Schiffen (*CMA-CGM*). Zudem kommt einmal im Monat ein Schiff mit ungefähr 600 Fahrzeugen im Hafen *Dégrad-des-Cannes* an. Diese werden dann mit dem ‚Roll on and roll off‘-Verladesystem von Bord geholt (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2019, S. 8).

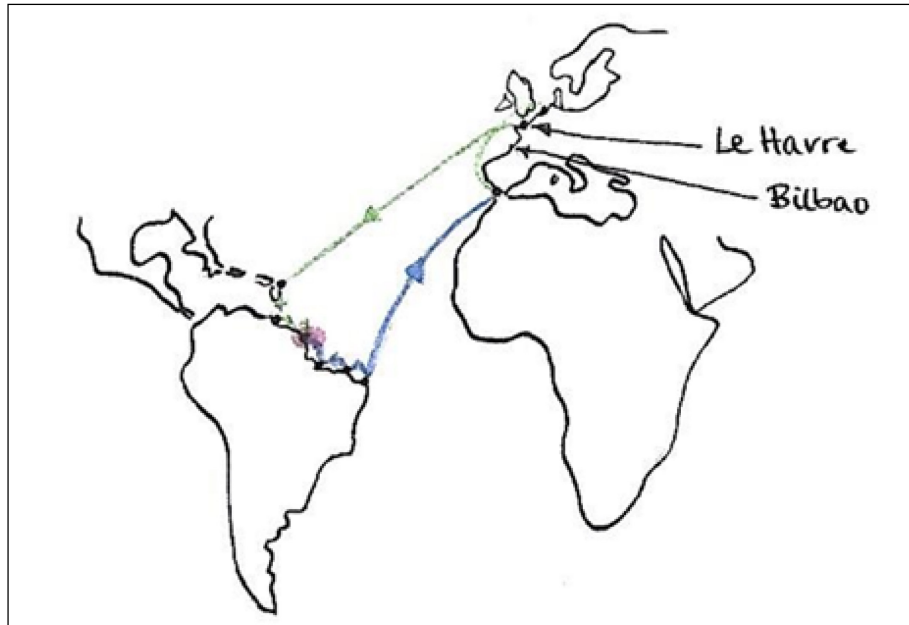


Abb. 7: Schifffahrtsrouten für Container (Europa/Guayana/Nordbrasilien)
 (eigene Darstellung nach GRAND PORT MARITIME GUYANE 2019, S. 7)

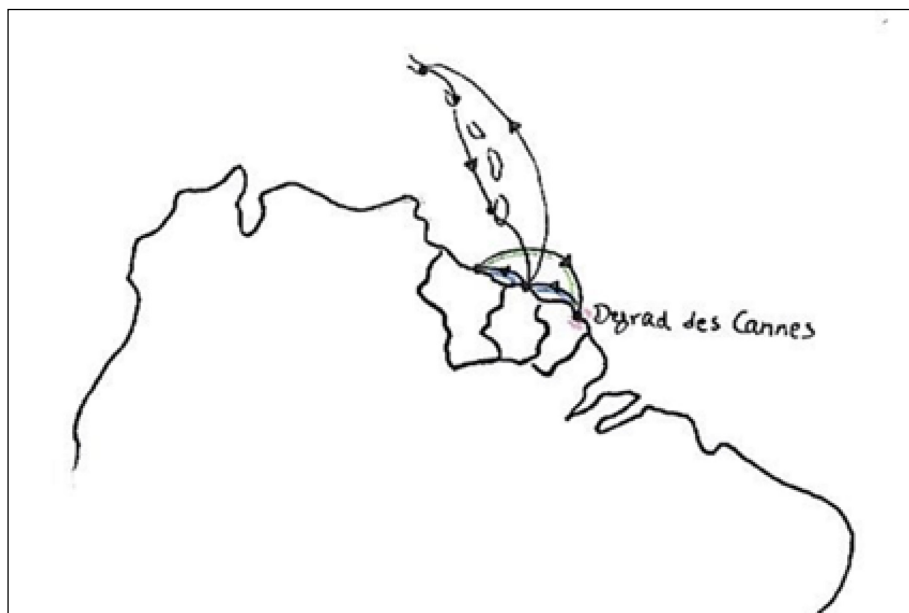


Abb. 8: Schifffahrtsrouten für Container (Regional: Guyanas Service)
 (eigene Darstellung nach GRAND PORT MARITIME GUYANE 2019, S. 8)

Schließlich soll eine Erhöhung der Abfertigungskapazitäten an Land zur Steigerung der Hafenaktivität insgesamt beitragen. Mithilfe von finanzieller Unterstützung und politischen Maßnahmen soll der *Grand Port Maritime of Guyana* zu einem „Port of Europe, at the crossroads of the Americans“ werden (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2018, S. 36). Mit dieser internationalen Öffnung versucht der *GPM-Guyane* auch innerhalb regionaler Partner (u. a. Surinam und Guayana) und der Karibik an Bedeutung zu gewinnen. Die Hafeninstitution ist darüber hinaus Mitglied von großen internationalen Schiffsgesellschaften, wie der *Caribbean Shipping Association (CSA)*, der *Port Management Association of the Caribbean (PMAC)* oder der *Association Ports-Cities (AIUP)*. Die aktive Beteiligung an den jährlichen Treffen soll der Kommunikation untereinander sowie der Identifikation von gemeinsamen Interessen dienen. Erste Erfolge in Punkto Prozessoptimierung hat die Hafeninstitution bereits verbuchen können: So wurde der *Port Award Committee* im Bereich Umwelt, Gesundheit und Sicherheit gewonnen (ebd., S. 51).

Strategieprojekte

Der *GPM-Guyane* nimmt zudem an gemeinsamen, internationalen Entwicklungsprojekten im Bereich der Modernisierung von Seehäfen teil, die besonders Hafenbehörden in Brasilien, Surinam, Guayana und der Karibik mobilisieren sollen stärker zusammen zu arbeiten (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2018, S. 51). Ein Projekt, welches zwischen 2014 und 2018 durchgeführt wurde, beinhaltete bspw. Arbeitsgebiete, die sich mit der erfolgreichen und nachhaltigen Inwertsetzung von Hafenaktivitäten im Kontext des Bevölkerungswachstums oder einer Steigerung der ökonomischen und sozialen Wettbewerbsfähigkeit von Häfen an sich auseinandersetzen. Ein zweites Projekt, für den Zeitraum 2019 bis 2023 beabsichtigt, Seehäfen stärker als Gateways für die lokale und regionale ökonomische Entwicklung zu positionieren. Diese Ausrichtung soll erstens zielgerichtet Inlandspotentiale (z. B. Bergbauaktivitäten) ‚anzapfen‘, um neu aufkommende Güterströme bewusst durch diese Häfen zu kanalisieren. Zweitens soll sich an ökonomischen Vorhaben anderer Akteure orientiert werden, um hier Skaleneffekte zu realisieren. Drittens sollen ökologische Zielsetzungen zur nachhaltigen Entwicklung des Hafens beitragen und durch Projekte wie Photovoltaikanlagen, innovative Fahrzeuge oder die Nutzung von Biomasse angegangen werden (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2019, S. 9). Dabei sollen „grüne“ Schiffe für Ausbaggerungs- und Abschlepparbeiten erneuerbare Energiequellen für den Betrieb nutzen (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2018, S. 52). Viertens sollen Hafenflächen neugestaltet und Verkehrspläne stärker aufeinander abgestimmt werden. In diesem Zusammenhang gibt es auch Ideen interregionale Kurzstrecken für den Schiffverkehr zwischen den drei Guayans und der Karibik zu aktivieren (GRAND PORT MARITIME GUYANE 2019, S. 9). Ein drittes Projekt, welches langfristig bis 2030 angelegt ist und vor allem das *GPM-Guyane* betrifft, ist darauf ausgelegt den *Port of Dégrad-des-Cannes* als einen ‚europäischen Seehafen‘ im Norden Südamerikas zu vermarkten und somit für Schiffsrouten zwischen dem Panamakanal, Nordamerika und Westafrika attraktiver zu werden. Dies soll u. a. durch den Bau einer *Offshore Multi-Use Plattform (POMU)* bewerkstelligt werden (ebd., S. 12). In diesem Zusammenhang erfolgte am 13. April 2018 eine Vereinbarung zwischen dem *GPM-Guyane* und Frankreich. Dabei wurde ein Vertrag zwischen der Hafeninstitution und dem staatlichen französischen Finanzinstitut *Caisse-des-Dépôts* für die weitere Entwicklung der Häfen unterzeichnet. Letztere haben sich verpflichtet, Fachwissen, technische Ausstattung und gut ausgebildete Arbeitskräfte mit in den Prozess einzubringen. Diese Hafenentwicklung soll dem hohen Handelsdefizit (hohe Importe, kaum Exporte) des Überseeterritoriums entgegenwirken. Hierbei wird sowohl auf die enge Verknüpfung der Wirtschaft mit Frankreich als auch Handelsverflechtungen mit Ländern wie Deutschland und Belgien sowie den USA und Japan gesetzt (CAISSE-DES-DÉPÔTS 2018).

Stadtgeographie Cayenne

Räumliche Einordnung und Allgemeines

Cayenne ist nicht nur die sich im Nordosten des Landes befindliche Hauptstadt von Französisch-Guayana, sondern zugleich auch die größte Stadt des Überseeterritoriums. Ferner liegt sie auf einer Halbinsel, welche von den Flüssen Cayenne und Mahury gebildet wird. Rund 16 km südwestlich der Stadt liegt in der Nachbargemeinde Matoury der internationale Flughafen *Félix Eboué*. Gegenwärtig ist eine typische Primatstadtentwicklung in Französisch-Guayana zu beobachten, wobei viele Menschen in den Agglomerationsraum ziehen (THE EDITORS OF ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA 2019a). In diesem Zusammenhang haben die Bevölkerungszahlen der umliegenden Gemeinden ein stetes Wachstum zu verzeichnen, wie etwa Matoury. In Cayenne lebten im Jahre 2015 knapp 58.000 Personen auf einer Fläche von 23,6 km² (INSEE 2017).

In Cayenne mündet der Fluss Cayenne in den Atlantischen Ozean. Vom *Fort Cépérou* (vgl. Abb. 12) aus, hat man einen guten Blick auf die breite Flussmündung. Durch den Tidenhub (vgl. Abb. 9 u. Abb. 10) von ca. zweieinhalb Metern findet man kein Delta, sondern ein sog. Ästuar, also eine für eine Gezeitenküste typische Trichtermündung, vor. Hier ist sehr viel Sedimentmaterial vorzufinden, vor allen Dingen Schluff und kleinere Sedimente (SPEKTRUM 2001). Die Küste ist flach, sumpfig und zum Teil noch mit Mangrovenwäldern bedeckt. Da Cayenne sich überwiegend auf einer flachen Ebene erstreckt, kommt es bei Starkregen oder Stürmen in einigen Stadtgebieten hin und wieder zu Überschwemmungen (GARDEL 2001, S. 16f.).



Abb. 9 (links): Küstenstreifen Cayennes bei Ebbe (MÜCKE 2019)
 Abb. 10 (rechts): Küstenstreifen Cayennes bei Flut (MÜCKE 2019)

Geschichte

Der Engländer *Lawrence Keymis* unternahm im Jahre 1597, in Begleitung des Abenteurers und Seefahrers *Sir Walter Raleigh* eine Entdeckungsreise entlang der Küsten von Guayana (vgl. Abb. 11). Dabei wurde u. a. die Halbinsel mit dem heutigen Namen Cayenne angesteuert. Sieben Jahre später entdeckte *Daniel de la Touche de la Ravardière* die Region um Cayenne (VILLE DE CAYENNE 2019a). Ab dem Jahr 1634 entstanden auf dem Gebiet des heutigen Cayennes erste Niederlassungen. Ungefähr aus dieser Zeit entstand auch das erste Bauwerk der Stadt, *Fort Cépérou* (vgl. Abb. 12), auf einem Hügel, der, so heißt es, von einem Indianerhäuptling abgekauft wurde (BAILEY 2018, S. 31; THE EDITORS OF ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA 2019a, 2019b).

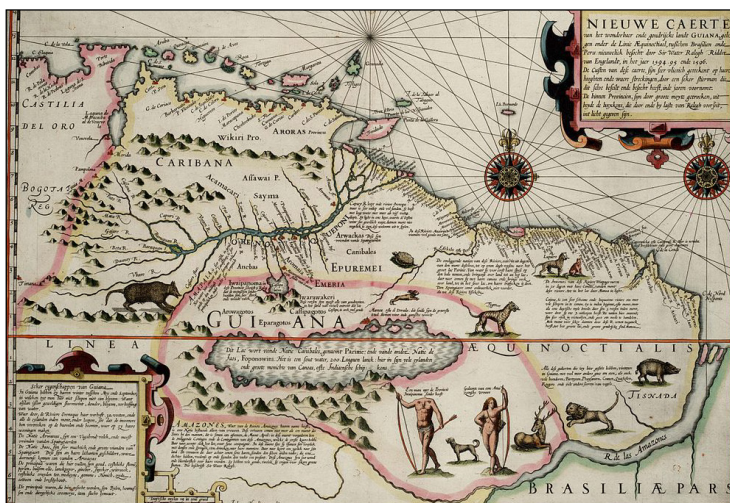


Abb. 11: Niederländische Karte von Guayana von 1598 (auf der Basis der Erkundungen von *Sir Walter Raleigh*) (HONDIUS 1598)

Dieser Niederlassung wurde 1643 von französischen Händlern zunächst der Name *La Ravardière* gegeben. Dieses Ereignis markierte zugleich auch die erste ‚verbriefte‘ Siedlung der Franzosen im Nordosten Südamerikas. Viele weitere Niederlassungsversuche der Franzosen in der Region

endeten dagegen eher unglücklich. Die 2.000 Kolonialisten, die bis zum Jahre 1660 versuchten (oder zum Teil auch gezwungen wurden) Niederlassungen auf dem Gebiet des heutigen Französisch-Guayana zu gründen, flohen aufgrund von mangelnder Verstärkung (für die Sicherung der Siedlungen), schlechter Versorgung mit Nahrungsmitteln, von Krankheiten oder aufgrund von



Abb. 12: *Fort Cépérou* (MÜCKE 2019)

Konflikten mit Indigenen. In der Folge wurde der Nordosten Südamerikas zu einem Schauplatz für Stellvertreterkriege (inklusive Eroberungen und Rückeroberungen) zwischen den damaligen Kolonialmächten. So besetzten die Niederländer *La Ravardière* 1657 nach der Zerstörung durch Indigene, wurden aber bereits 1676 vertrieben, nachdem auch Engländer ihre Ansprüche auf den Stützpunkt geltend machten. Zu dieser Zeit wurden auf ca. 100 Plantagen Baumwolle, Ingwer und Indigo angebaut (BAILEY 2018, S. 31; THE EDITORS OF ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA 2019a, 2019b). Etwa 100 Jahre später (1777) wurden unter der Leitung des Schweizer Ingenieurs *Samuel Guisan* die Sümpfe im Süden des Stützpunktes entwässert, was die Expansion des Handelsstützpunktes ermöglichte. Im selben Jahr erhielt *La Ravardière* den heutigen Namen Cayenne und wurde zur Stadt erklärt. Im Jahre 1790 kam es durch die Kolonialversammlung zur Gründung der Gemeinde Cayenne. Von 1809 bis 1817 gehörte das damalige Gebiet rund um Cayenne den Portugiesen (VILLE DE CAYENNE 2019a). Im 19. Jahrhundert wurde die Stadt von zwei Gelbfieberepidemien heimgesucht, es wurde ein Militärkrankenhaus (*Jean-Martial-Hospital*) eröffnet, die *Bank de la Guyane* gegründet, Gold in der Umgebung entdeckt und die erste öffentliche Beleuchtung mit Kerosin betriebenen Laternen installiert (ebd., 2019). Im Jahr 1848 stieg die Stadt zum Zentrum der französischen Strafkolonie Französisch-Guayana auf und wurde als „Stadt der Verdammten“ bekannt. Vier Jahre später sendete *Napoleon III.* die ersten Sträflinge nach Übersee. Offiziell geschlossen wurden die Gefängnisse erst 1946 (THE EDITORS OF ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA 2019a, 2019b; auch HAGENAARS/HERWEGEN 2020 in diesem Bericht).

Bauliche Merkmale

Betrachtet man den Grundriss von Cayenne (vgl. Abb. 13 u. Abb. 14), fällt einem das für eine lateinamerikanische Stadt typische Schachbrettmuster im Stadtinneren auf (z. B. zum Teil für Havanna: KITZMANN/PRÄTZEL 2010; KULKE/SUWALA 2010; für Bogota: SUWALA et al. 2012; für La Paz: SUWALA/KULKE 2014). In Anbetracht der Geschichte des Landes ist die Ähnlichkeit mit dem typischen Aufbau einer lateinamerikanischen bzw. spanischen Kolonialstadt nicht selbstverständlich. Cayenne ist im Stadtzentrum eine Plansiedlung mit einer geregelten Grundform und einem rechtwinkligen Straßennetz. Sie besitzt eine funktionale Gliederung. Das Zentrum der Stadt bildet der symmetrisch angelegte und von Königspalmen und Cafés gesäumte *Place des Palmistes* (vgl. Abb. 2, Besuchspunkt a u. Abb. 13 westlich des Dienstleistungsviertels des Zentrums) im Nordwesten der Altstadt. Seine Form ist viereckig, er ist unbebaut und wird von zwei Straßen durchkreuzt. Auf dem Platz ist das Denkmal des 1884 in Cayenne geborenen französischen Kolonialpolitikers *Félix Eboué* zu finden, der viele Posten während seiner Arbeit für die französische Kolonialverwaltung begleitete. So war er u. a. der Generalsekretär in der Verwaltung von Martinique oder Generalgouverneur von Französisch-Äquatorialafrika (CHEMINS DE MEMOIRE 2019). In einer idealtypischen lateinamerikanischen Stadt befinden sich die öffentlichen Repräsentationsbauten direkt am quadratischen oder rechteckigen Hauptplatz (vgl. Abb. 14). Dazu gehören die Schule, die Kathedrale, der Sitz der Regierung, das Gericht, das Krankenhaus sowie

Rathaus und Polizei (KULKE et al. 2011; GSCHWANDTER/VU 2018; SUWALA / KULKE 2016; SUWALA et al. 2018). In Cayenne ist dies nicht direkt der Fall, aber in Ansätzen deutlich zu erkennen (vgl. Abb. 2 u. Abb. 13). Nicht weiter als eine Querstraße entfernt, befinden sich die meisten öffentlichen Repräsentationsbauten wie das Rathaus in der *Rue de Rémière* (Fertigstellung 1928), die Präfektur, die Kathedrale *St. Sauveur* in der *Rue Arago* (1833 als Kirche eingeweiht), das Gericht sowie weitere behördliche Einrichtungen. Es ist davon auszugehen, dass dies mit der historischen Entwicklung und der Kolonialpolitik Frankreichs zusammenhängt (für eine ähnliche Entwicklung Port-au-Prince auf Haiti: GUMM/SCHÜRSMANN 2016; SUWALA/KULKE 2016). So wurden manche öffentliche Einrichtungen wie das Krankenhaus und das Gericht erst später, nach mehreren Siedlungsversuchen, erbaut (VILLE DE CAYENNE 2019a).

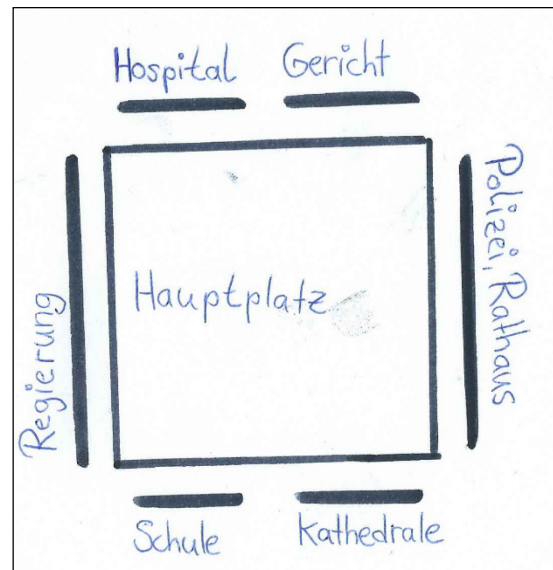
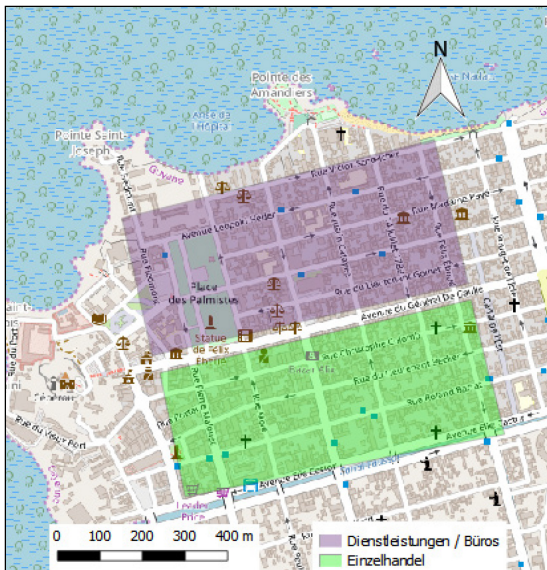


Abb. 13 (links): Vereinfachte Darstellung der Verteilung von Dienstleistung und Einzelhandel (eigene Darstellung, Kartengrundlage nach OPENSTREETMAP 2019)

Abb. 14 (rechts): Schematische Darstellung einer typischen lateinamerikanischen Kolonialstadt (eigene Darstellung)



Abb. 15 (links): *Place des Palmistes* (MÜCKE 2019)



Abb. 16 (rechts): Blick auf die *Avenue du Général de Gaulle* (ANDREAS 2019)

Die Straße *Avenue du Général de Gaulle* (vgl. Abb. 16) ist die Hauptgeschäftsstraße Cayennes. Sie teilt die Stadt in zwei Teile und führt südlich am *Place des Palmistes* (vgl. Abb. 15) vorbei. In dem Teil der Altstadt, der sich nördlich dieser Straße befindet, haben sich zumeist Dienstleistungen und Büros niedergelassen. Südlich der Straße sind Souvenirläden und Einzelhandelsgeschäfte vorzufinden, welche sich im Erdgeschoss der Häuser befinden. Die oberen Etagen zeichnen sich meist durch eine Wohnnutzung aus. Auffällig war, dass es viele Bekleidungsgeschäfte (ohne Angabe von Öffnungszeiten) und wenig Leerstand gab. Souvenirläden und preiswerte chinesische Geschäfte hatten im Gegensatz zu den restlichen Läden auch über die Mittagszeit geöffnet. Im Gegensatz zu

Paramaribo waren die Straßen gepflegter (FILBY/SCHACK 2020 in diesem Bericht). Im Westen der Stadt liegt auf einem kleinen Hügel am Wasser das *Fort Cépéron*, das erste Bauwerk der Stadt (vgl. Abb. 2, Besuchspunkt d u. Abb. 12). Unterhalb des Forts sind militärische Anlagen zu finden. Direkt am Wasser, im Norden der Stadt, an einen Strand angrenzend, liegt der *Place des Amandiers*, ein gern genutzter Freizeitort (vgl. Abb. 2, Besuchspunkt e). Obwohl Cayenne gefühlt die modernste Hauptstadt in den drei Guayans ist, gab es auch hier viele Kolonialbauten, welche das Stadtbild prägten. Die Geschichte der Stadt, die viele Kulturen vereint, zeigt sich auch heute in der Architektur. Die meisten älteren, noch existenten, Häuser stammen größtenteils aus dem 19. und 20. Jahrhundert, sprich aus einer Zeit, in der viele Einwanderer und Sklaven aus Afrika kamen und den Baustil beeinflussten.

Diese Einwanderer, darunter viele Soldaten und Zimmermänner, brachten Kenntnisse und neue Hausbautechniken mit. Wohngebäude, die Anfang des 20. Jahrhunderts errichtet wurden, sind auf einen gewissen Wohnkomfort ausgerichtet Sie sind häufig quadratisch, besitzen schräge Dächer und wurden aus damals neuartigen Materialien gefertigt (PRIANTO et al. 2000). Die Größe der Bauten variiert, jedoch ist ein allgemeiner Wohlstand zu erkennen. Die Häuser sind häufig im karibisch-kreolischen Stil gebaut - in hellen Farben, wie etwa gelb und blau. Zur Straßenseite hin sind die Wohnbauten nach dem gleichen traditionellen Schema erbaut worden. Übergangsräume zwischen privater und öffentlicher Nutzung existieren dabei sowohl in vertikaler als auch horizontaler Form. Abhängig von der Lage gibt es verschiedene Arten von Wohngebäuden. Im Stadtgebiet: „l’habitat urbain“ (vgl. Abb. 17 u. Abb. 18) und „l’habitat de commune“ (vgl. Abb. 19 u. Abb. 20, auch Tab. 1) und im ländlichen Raum: „l’habitat rural“ (PRIANTO et al. 2000). Die meisten Häuser besitzen eine Galerie (BAILEY 2018, S. 234). Hierbei wird auf die lokalen klimatischen Begebenheiten reagiert. Die Ventilation durch den Passatwind wird in der traditionellen kreolischen Architektur durch Lamellenfensterläden und Lüftungsgitter aufgegriffen (PRÉFECTURE DE LA RÉGION GUYANE 2019).

	L’habitat urbain	L’habitat de commune
Nutzung	- Wohnhaus in Privatbesitz	- Wohnhaus mehrerer Personen
Dach	- überhängendes Dach um Gebäude- wand - Schrägdach - ursprünglich Ziegel- oder Holzdach	- überhängendes Dach um Gebäudefwand - Schrägdach - ursprünglich Wellblechdach
Fassade	- zweistöckiges Haus - symmetrisch - Baldachin und Balkon - Flügeltüren und Fensterläden - Lüftungsgitter über Türen und Fenstern	- vierstöckiges Haus mit Dachgeschoss - symmetrisch - Baldachin und Balkon - Baustil abhängig von der Herkunft der Gesellschaft - Flügeltüren und Fensterläden - Lüftungsgitter über Türen und Fenstern
Baumaterial	- Ziegel und Holz	- Holz

Tab. 1: Übersicht zweier typischer Haustypen in Cayenne (eigene Darstellung nach PRIANTO et al. 2000)



Abb. 17 (links) u. Abb. 18 (Mitte links): Beispiele für l’habitat urbain (MÜCKE 2019; FUHRMANN 2019)

Abb. 19 (Mitte rechts) u. Abb. 20 (rechts): Beispiele für l’habitat de commune (MÜCKE 2019; FUHRMANN 2019)

Ein Spaziergang in der Altstadt von Cayenne ließ deutlich erkennen, dass alte Wohngebäude renoviert und saniert werden und dass neue Häuser entstehen, die traditionelle Elemente im zeitgenössischen Design aufnehmen. Erkennbar wird dies etwa durch Schrägdächer, die Verwendung von Säulen an Gebäudefassaden, durch Symmetrien bei der Bauweise und das Vorhandensein von Balkonen oder Terrassen mit dekorierten Zäunen (vgl. Abb. 17-20; PRIANTO et al. 2000). Die neueren Wohngebiete besitzen unterschiedliche bauliche Dichten: Es gibt sowohl Einfamilienhaussiedlungen als auch Reihenhaussiedlungen. In den besuchten Gebieten der Stadt waren keine, für moderne südamerikanische Städte typische, Bildung von *gated communities* oder ein Verslumungsprozess im Innenstadtbereich zu erkennen (SUWALA et al. 2012; SUWALA/KULKE 2014). In Cayenne ist ein hierarchisches Straßennetz vorhanden, mit zum Teil vierspurigen Hauptverkehrsstraßen und Erschließungsstraßen. Umliegend sind Stadterweiterungen zu erkennen, welche allerdings über keinen rechtwinkligen Grundaufbau verfügen. In den Randgebieten der Stadt findet sich eine Konzentration von Gewerbeflächen und großen aus Frankreich bekannten Lebensmitteleinzelhandelsketten. Dies ist wiederum ein Merkmal einer lateinamerikanischen Stadt (z. B. Santo Domingo, Dominikanische Republik: SUWALA/KULKE 2016). Ein weiteres auf Cayenne zutreffendes Merkmal einer lateinamerikanischen Stadt sind Hützensiedlungen (Marginalsiedlungen), die sich außerhalb der Stadt befinden. In diesen Gebieten leben vornehmlich sozioökonomisch schwächer situierte Personen. Die Stadt verfügt über verschiedene Quartiere: (1) Es gibt den historischen Stadtkern mit Dienstleistungsbetrieben, Einzelhandel, Verwaltung und Wohnen in den Obergeschossen (vgl. Abb. 13). (2) Ferner gibt es Wohngebiete unterschiedlicher Nutzungsintensität, mit Einfamilienhäusern, Reihenhäusern und Mehrfamilienhäusern (vgl. Abb. 17-20). (3) Am Stadtrand befinden sich Gewerbegebiete mit unterschiedlichen Nutzungen wie großflächigem Einzelhandel, Kfz-Handel und -Reparatur, Großhandel, Handwerk und anderen produzierenden Gewerbebetrieben. (4) Außerdem gibt es peri-urbane Dörfer mit dem Charakter von Marginalsiedlungen nahe sumpfiger Gebiete mit heterogenen Strukturen. (5) Schließlich entstanden südöstlich an Cayenne angrenzend um 1946 gemischte Quartiere. Hier befinden sich Villen und Hütten in dichter Nachbarschaft (GARDEL 2001, S. 18).

Urbanisierung in Cayenne und Umgebung

Die Formen und der Prozess der Urbanisierung sind – wenig erstaunlich – untypisch für ein französisches Département. Die Stadtlandschaft ist vergleichsweise heterogen und ist eine Folge des Mit- und Nebeneinanders vieler ethnischer Gruppen mit unterschiedlichen sozioökonomischen Merkmalen sowie der klimatischen und landschaftlichen Begebenheiten. Die Urbanisierung in Cayenne verlief und verläuft nur teilweise geregelt. Auf Satellitenbildern der Stadt sind den Kern umgebende, scheinbar ungeordnete, Stadtteile zu erkennen. Einerseits entwickeln sich durchaus strukturierte Neubaugebiete mit orthogonalen Mustern in Richtung der Nachbargemeinden von Remire-Montjoly und Matoury (vgl. Abb. 21). Andererseits gibt es einzelne ‚anarchische‘, sich scheinbar spontan entwickelnde Wohngegenden, welche oft von Migranten bewohnt werden. In der Altstadt von Cayenne gibt es einzelne Segregationstendenzen.

So werden manche Stadtteile „Little Haiti“ oder „Brazilian Village“ genannt. Gleichzeitig bilden Kreolen die Mehrheit der Bevölkerung. Sie vermieten u. a. Häuser im kreolischen Stil an Einwandererfamilien (GARDEL 2001, S. 16f.). Die Gruppe der Menschen aus Haiti ist schwieriger zu integrieren als jene aus Brasilien. Erstere arbeiten in der Stadt in den Bereichen einfacher Dienstleistungen (z. B. Reinigungsarbeiten, Reparatur). Dabei wohnen sie häufig in sich spontan entwickelnden Marginalsiedlungen am Stadtrand. Jene, welche auf dem Land leben, betreiben zumeist Subsistenzwirtschaft. Letztere (die Gruppe der Brasilianer) sind kaum auf dem Land zu finden, gründen eher peri-urbane Dörfer im Süden der Stadt. Viele gehen einer Beschäftigung in der Bauindustrie nach (ebd., S. 18ff.). Europäer, die ins Land kommen, bleiben meist nur für eine gewisse Zeit (z. B. im Rahmen temporärer Arbeitsmigration) und mieten Unterkünfte in Wohnsiedlungen, die einen höheren Standard besitzen und häufig auch über einen Garten mit Swimmingpool verfügen. Obwohl sich Chinesen oder Menschen mit chinesischer Abstammung nicht in bestimmten Stadtvierteln ansiedeln, gehen ihre Wohn- und oft auch die gleichzeitige Arbeitsplatzwahl mit einem ausgeprägten strategischen und räumlichen Verhalten einher. Sie siedeln sich oft an Kreuzungen von Haupt- und Nebenstraßen an und betreiben dort kleine Lebensmittelgeschäfte (ähnliche Muster in anderen Ländern Südamerikas oder Afrikas, z. B. KAMACI 2017). Cayenne wird dem Bevölkerungswachstum Herr, indem mehr gebaut wird. In der Folge gibt es kaum noch Flächen für eine weitere Expansion und Stadtentwicklung. Zur Entstehungs- und Kolonialzeit der Stadt war die Küstenlage sinnvoll, da sie einen Handelsposten darstellte und somit besser erreichbar war. Obwohl dies auch heute noch der Fall ist, ergeben sich durch die Bevölkerungszunahme neue Herausforderungen, da Ausdehnungsflächen fehlen. Die Folge ist eine Fragmentierung der Stadt (vgl. Abb. 21; GARDEL 2001, S. 19ff.).

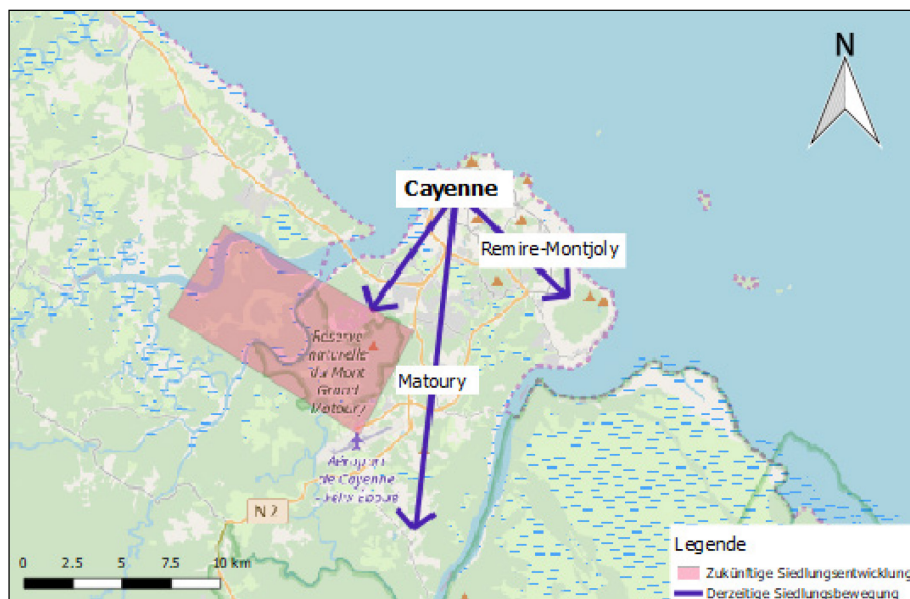


Abb. 21: Derzeitige und zukünftige Siedlungsbewegungen in der Region um Cayenne (eigene Darstellung nach ARRIVAULT et al. 2017, S. 30ff.; OPENSTREETMAP 2019).

Vor 1960 existierten im Umland der Stadt Cayenne kaum Siedlungen. Dies änderte sich jedoch in den folgenden Jahren, als die Stadt sich in Richtung der Gemeinden Remire-Montjoly (Südosten) und Matoury (Süden) ausbreitete (vgl. Abb. 21). Die Siedlungsbewegung richtete sich zuerst vermehrt Richtung Osten und zeigte dann eine leichte Tendenz hin zum Süden. Ab den 1990er Jahren ist eine deutliche Bewegung in Richtung Süden zu erkennen, da die Ausdehnung der Stadt aufgrund natürlicher Gegebenheiten an ihre Grenzen gekommen war. Die derzeitigen und zukünftigen Siedlungsbewegungen werden sich in der Zukunft noch stärker in südwestliche Richtung fortsetzen (ARRIVAULT et al. 2017).

Zukünftige Stadtentwicklung - Projet de développement et de rénovation urbaine

In Cayenne gibt es ein Stadtentwicklungsprojekt (*Projet de développement et de rénovation urbaine*), welches die Attraktivität der Stadt steigern soll und die Lebensbedingungen verbessern möchte. Durch die erwähnte Bevölkerungszunahme in Cayenne kommt es zu einer Expansion der Stadt, vor allen Dingen in den Randbereichen. Es wird von einer zweistufigen Stadt gesprochen. Gleichzeitig wächst aber die sonstige Infrastruktur nicht immer mit (z.B. Straßen, öffentliche oder private Dienstleistungen). Dies beeinträchtigt viele Bewohner in ihrem Lebensumfeld. Mit der Hilfe des Projektes soll der steigende Bedarf an ebendiesen Dienstleistungen, Infrastrukturen und öffentlichen Einrichtungen befriedigt werden. Ein Ziel ist die Integration verschiedener isolierter Stadtviertel durch die Verbindung der jeweiligen Quartiere. Die Isolierung führt oftmals zur Stigmatisierung der dort lebenden Bevölkerung. Konkrete Vorhaben sind hier der Bau einer Uferstraße und einer neuen Brücke. Einige Quartiere sollen saniert oder neu erschlossen werden. Mit dem zusätzlichen Bau von Einfamilienhäusern, Mietwohnungen und Sozialwohnungen sollen verschiedene soziale Gruppen in einem Quartier zusammenkommen. Weitere Projektziele bestehen in der Förderung lokaler Unternehmen, um die Wirtschaftsdynamik einzelner Stadtteile zu verbessern. Die Sanitär- und Regenwasserinfrastruktur sowie die öffentliche Beleuchtung sollen wiederhergestellt werden. Außerdem sollen Straßen und Parkplätze ausgebaut werden. Schließlich soll der Bau von Schulen Bildungsmöglichkeiten in der Stadt verbessern (VILLE DE CAYENNE 2015; VILLE DE CAYENNE 2019b). Teile der Umsetzung des Projektes waren während des Besuches zu sehen.

Institutionelle Strukturen des französischen Überseedepartements Französisch-Guayana

Frankreich besitzt insgesamt 101 Departements, davon fünf in Übersee, darunter auch Französisch-Guayana. Nach einer Verfassungsänderung im Jahre 2003 und einem Überseegesetz werden die Menschen in Übersee nun endlich auch offiziell als französische Staatsbürger anerkannt. Hinsichtlich der Zuständigkeiten des Departements hat jedoch nichts Grundlegendes verändert. Gemäß der Verfassung ist das Departement als vollwertige Gebietskörperschaft verankert (FRANZÖSISCHE BOTSCHAFT IN DEUTSCHLAND 2016a, 2016b). Es sind drei Arten von überseeischen Gebieten festgelegt: (1) überseeische Körperschaften (*Région*), (2) überseeische Departements (*Départements*) und Sondergebiete wie (3) Neukaledonien, Süd- und Antarktisgebiete. Obwohl *Département* und *Région* in ihrer ursprünglichen Form *de jure* als voneinander verschiedene Gebietskörperschaften koexistieren, werden diese als *Départements et régions d'outre-mer* bezeichnet. Gemäß Artikel 73 der Verfassung der Fünften Französischen Republik besteht auch die Möglichkeit *Département* und *Région* zu einer einzigen Gebietskörperschaft mit einer Versammlung zusammenzulegen. Für diesen Prozess, der einer Volksbefragung bedarf, sprach sich auch das Volk von Französisch-Guayana im Jahre 2010 aus (MINISTERE DES OUTRE-MER 2016c). Französisch-Guayana gehört seit 1947 der Kategorie von überseeischen Departements an. Dieser Status wurde per Gesetz festgesetzt. Überseeische Departements werden besonders in sozialen und wirtschaftlichen Bereichen gefördert. Deswegen halten sich auch große Unabhängigkeitsbestrebungen in Grenzen. Ferner wird überseeischen Departements zudem zumeist mehr Autonomie als Departments in Europa zugesichert. Dabei übernehmen sie selbstbestimmt die Organisation der Gebietsverwaltung. Darüber hinaus sind sie für den Sozial- und Gesundheitsbereich, für den Bau und den Betrieb von Sekundarschulen sowie für die ländliche Infrastruktur zuständig (FRANZÖSISCHE BOTSCHAFT IN DEUTSCHLAND 2016a, 2016b; MINISTERE DES OUTRE-MER 2016c). Flächenmäßig ist Französisch-Guayana das größte französische Departement, mit der Ordnungsnummer 973. Diese ist zum Beispiel auf den Kennzeichen der Autos vermerkt (vgl. Abb. 22 u. Abb. 23). Das Departement ist in 22 Gemeinden aufgeteilt, die von Bürgermeistern (*mairé*) geleitet werden (MINISTERE DES OUTRE-MER 2016a).



Abb. 22 (links): Neues Autokennzeichen des Departements (MÜCKE 2019)

Abb. 23 (rechts): Älteres Autokennzeichen des Departements (MÜCKE 2019)

Gemeinsam mit Martinique und Guadeloupe bildet es die sog. *Départements français d'Amérique*. Französisch-Guayana ist demnach eine Verwaltungsregion. Es gliedert sich in zwei Arrondissements, bestehend aus einer Präfektur um Cayenne und einer Unterpräfektur um Saint-Laurent-du-Maroni (MINISTERE DES OUTRE-MER 2016a). Eine Reform der Gesetzeslage im Jahre 1982 änderte den Aufgabenbereich des Präfekten: Zuvor war dieses Amt fast 200 Jahre mit der Exekutive des Departements verbunden. Diese Funktion ging an den Präsidenten des Generalrates über. Der Präfekt und der Unterpräfekt vertreten nunmehr eher verwaltend den französischen Staat. Diese Ämter werden von der Regierung bestimmt, Personen also ernannt und nicht gewählt. Somit vertritt das Amt *de jure* den Premierminister und die Regierung. Ihm ist die Außenverwaltung des Staates im Departement unterstellt. Der Generalrat, den es seit 1878 gibt, ist demgegenüber das Beschlussorgan. Alle sechs Jahre werden die Mitglieder in allgemeiner und direkter Wahl gewählt. Vor Gericht vertritt der Präsident des Generalrates das Land, ebenfalls übt er die Polizeigewalt aus und ist Leiter der Departementverwaltung. Dieses Amt besitzt auch Befugnisse über Departementeseigentum und darüber, die Verkehrsinfrastruktur zu bestimmen, allerdings unter Vorbehalt etwaiger Einwände der Bürgermeister und der vom Präfekten übertragenen Befugnissen in diesem Bereich (FRANZÖSISCHE BOTSCHAFT IN DEUTSCHLAND 2016b; MINISTERE DES OUTRE-MER 2016b). Als eine der ärmsten französischen Regionen (gemessen am Bruttoinlandsprodukt) wird das überseeische Gebiet finanziell wesentlich von Paris unterstützt. Durch die vollständige Integration von Französisch-Guayana in das Mutterland ist es auch Teil der Europäischen Union. Im französischen Parlament wird das Überseedepartement seit 1879 ununterbrochen vertreten, gegenwärtig durch je zwei Senatoren und zwei Abgeordnete. Darüber hinaus werden sämtliche französische Überseegebiete durch drei Mitglieder im Europäischen Parlament in Straßburg vertreten (MINISTERE DES OUTRE-MER 2016c). Im Jahr 2008 lehnte das Volk von Französisch-Guayana mit fast 70 Prozent die Änderung des Status des Überseedepartements in den eines autonomen Gebietes ab. 2010 entschied sich die Bevölkerung im Rahmen eines weiteren Referendums mit fast zwei Drittel der Stimmen gegen eine größere Autonomie von Frankreich (MINISTERE DES OUTRE-MER 2016b). Da der Lebensstandard in städtischen Regionen Französisch-Guayanas dem in Europa ähneln soll, gibt es zum Teil hohe Subventionen seitens des französischen Staates. Ärmer ist die Bevölkerung in den ländlichen Gebieten. Hier leben viele Familien von der Subsistenzwirtschaft. Überseedepartements können mit der Zustimmung Frankreichs externen, regionalen Organisationen beitreten. Französisch-Guayana ist so zum Beispiel assoziiertes Mitglied der *Association of Caribbean States*, die die wirtschaftlichen, sozialen sowie kulturellen Beziehungen in der Region unterstützt (MINISTERE DES OUTRE-MER 2016a). Bei solchen Kooperationen ist es ein Anliegen Frankreichs, die regionale, wirtschaftliche Integration der überseeischen Departements zu fördern und gleichzeitig auch französische Präsenz zu zeigen. Im Dezember 2000 wurde in der Folge des Übersee-Ausrichtungsgesetzes ein aus staatlichen Mitteln finanzierter Fonds auch für die interne, regionale Zusammenarbeit von Französisch-Guayana, Martinique, Réunion, Guadeloupe, Mayotte und Saint-Pierre-et-Miquelon eingerichtet (MINISTERE DES OUTRE-MER 2016c).

Fazit

Die Entwicklung Französisch-Guayanas ist eng mit Frankreich verknüpft und das Gebiet als Überseedepartement stark vom ‚Mutterland‘ abhängig. Dies zeigt sich sowohl in der institutionellen Einbindung als auch in der Wirtschaft. Aufgrund des hohen Stellenwerts des Seeverkehrs und Seehandels in der globalen Wirtschaft des 21. Jahrhunderts steigt auch die Bedeutung von Häfen weltweit. Dabei wurde mit der Containertechnologie ein standardisiertes Transportverfahren entwickelt, welches diese Branche beflügelt. Auch für Schüttgüter, Flüssiggüter und Fahrzeuge wurden bestimmte Standards entwickelt. Aufgrund der geostrategisch günstigen Lage von Französisch-Guayana zwischen Westafrika und Südamerika mit dem Universalhafen von *Dégrad-des-Cannes* gibt es mannigfaltige Potentiale für eine positive zukünftige Entwicklung. Allerdings gibt es gegenwärtig noch zahlreiche Herausforderungen, die auf dem Weg dahin bewältigt werden müssen. Diese sind das hohe Handelsdefizit, die unzureichende Infrastruktur und die geringe Kapitalausstattung im Überseedepartement. Ohne eine Hinterlandentwicklung wird es jedoch auch für den Hafen schwer. Dabei stellt sich die Frage, wie diese Hinterlandentwicklung nun von Statten gehen soll, ohne die nahezu intakte Umwelt zu zerstören. Der Präsident des Generalrats von Französisch-Guayana, *Rudolphe Alexandre*, und die Präsidentin der regionalen Industrie- und Handelskammer, *Carine Sinai-Bosson*, sind sich daher einig, dass die angestrebte Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und die Stärkung der Position des Überseedepartements nur mithilfe der Reduzierung der vorhandenen limitierenden Faktoren stattfinden kann. Dies soll hauptsächlich mittels Modernisierungsmaßnahmen der Infrastruktur, einer Erhöhung der Hafenaktivität und der Etablierung eines EU-Grenzpostens vor Ort erreicht werden. Strategische Projekte und Langzeitkonzepte sollen dies unterstützen. Die Entwicklung der Hauptstadt Cayenne wurde im Laufe der Zeit durch viele ethnische Gruppen beeinflusst, die das Stadtbild auch heute noch prägen. Cayenne steht ebenfalls vor zahlreichen Herausforderungen in der Zukunft. Dazu gehört auch die Aufgabe, das Bevölkerungs- und Stadtwachstum als Chance für eine weitere positive Entwicklung des Agglomerationsraumes als Ganzes und ihrer Wirtschaft zu nutzen. Die Stadt baut hierfür die Infrastruktur aus und investiert in die Bildung der Bevölkerung. Naturräumliche Begebenheiten setzen hier allerdings Grenzen und führen zum Teil zu einer Fragmentierung der Stadt(entwicklung). Es bleibt abzuwarten, wie das Überseedepartement im Allgemeinen und Cayenne im Besonderen diese Herausforderungen lösen werden.

Literaturverzeichnis

- ARRIVAULT, F. / ANYS MERHOUM, A. / SERRURIER, J. / SICARD, G. (2017): *L'île de Cayenne, un archipel ville-nature autosuffisant*, Cahiers du DAS d'architecte-urbaniste et du DPEA architecture post-carbone 2015-2016. Ecole d'architecture de la ville & des territoires a Marne-la-Vallée.
- BAILEY, G. A. (2018): *Architecture and Urbanism in the French Atlantic Empire: State, Church, and Society, 1604-1830*. McGill-Queen's Press, Montreal/Kingston.
- CAISSE-DES-DÉPÔTS (2018): *Partnership with Grand Port Maritime de Guyane*. Im Internet: <https://www.caissedesdepots.fr/en/partnership-grand-port-maritime-de-guyane> (letzter Zugriff: 25.05.2019).
- CHEMINS DE MEMOIRE (2019): *Félix Eboué*. Im Internet: <http://www.cheminsdememoire.gouv.fr/de/felix-eboue> (letzter Zugriff: 27.05.2019).
- FILBY, A. / SCHACK, C. (2020): *Wirtschaftliche Aktivitäten in Paramaribo – Einzelhandelsstrukturen und Möbelproduktion*. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): *Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019*. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 53-65.

- FRANZÖSISCHE BOTSCHAFT IN DEUTSCHLAND (2016a): Departements: Im Internet:
<https://de.ambafrance.org/Departements> (letzter Zugriff: 13.02.2019).
- FRANZÖSISCHE BOTSCHAFT IN DEUTSCHLAND (2016b): Überseegebiete: Im Internet:
<https://de.ambafrance.org/Uberseegebiete> (letzter Zugriff: 13.02.2019).
- GARDEL, A. (2001): Les paysages urbains de l'île de Cayenne, Guyane française. In: *Mappe Monde* 63, (September 2001), S. 16-21.
- GRAND PORT MARITIME GUYANE (2018): Guyane – French Guiana. Im Internet:
<http://www.publicationsutiles.com/2018/ANNUAIRE/GPMG/#p=1> (letzter Zugriff: 12.05.2019).
- GRAND PORT MARITIME GUYANE (2019): Grand Port Maritime De La Guyane. Im Internet:
<http://www.portdeguyane.fr/> (letzter Zugriff: 10.05.2019).
- GSCHWANDTNER, T./ VU, N. (2018): Stadtgeographien von Granada und Managua - Gegensätze zwischen einer kolonialen und einer (post-)modernen lateinamerikanischen Stadt. In: SUWALA, L. / KULKE, E. / GADE, K. (Hrsg.): *Zentralamerika – Bericht zur Hauptexkursion 2017*. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 195. Berlin, S. 21-38.
- GUMM, H. / SCHÜRMAN, N. (2016): Port-au-Prince: Eine Stadt in Trümmern oder eine Stadt im Aufbruch? – Die Hauptstadt Haitis als ein Mosaik aus Kontrasten. In: SUWALA, L. / KULKE, E. (Hrsg.): *Hispaniola – Bericht zur Hauptexkursion 2015*. Arbeitsberichte des Geographischen Institutes, Heft 191. Berlin, S.171-188.
- HAGENAARS, P. / HERWEGEN, A. (2020): Herausforderungen der und Entwicklungsansätze für landwirtschaftliche Strukturen in Suriname und in Französisch-Guayana. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): *Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019*. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 67-79.
- HEIN, V. / OSTROWER, L. (2020): High-Tech zwischen Amazonas und Atlantik. Weltraumbahnhof Kourou – Europas unabhängiger Weg ins All? In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): *Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019*. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 101-114.
- HILLENKAMP, L. / TOEWE, K. (2018): Exportorientierte Agrarbetriebe und ihre regionale sowie gesamtgesellschaftliche Verantwortung – das Fallbeispiel von Mango S.A. in Nicaragua. In: SUWALA, L. / KULKE, E. / GADE, K. (Hrsg.): *Zentralamerika – Bericht zur Hauptexkursion 2017*. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 195. Berlin, S. 93-107.
- HONDIUS, J. (1598): *Nieuwe caerte van het Wonderbaer ende Goudrijcke Landt Guiana*. Biblioteca Nacional Brasil.
- INSEE (2017): Comparateur de territoire Commune de Cayenne. Im Internet:
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=COM-97302> (letzter Zugriff: 26.05.2019).
- KAMACI, B. (2017): Maseru als Hauptstadt und Zentrum Lesothos – wirtschaftliche Potentiale und räumliche Strukturmuster. In: KULKE, E. / SUWALA, L. (Hrsg.): *Südliches Afrika – Bericht zur Hauptexkursion 2016*. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 194. Berlin, S. 217-230.
- KINDER, S. / SUWALA, L. / KLOSE, D. (2010): Altindustrieregionen entlang europäischer Wasserwege zwischen Rotterdam und Berlin. Bericht zur Hauptexkursion 2010. Kleinere Arbeiten aus dem Geographischen Institut der Universität Tübingen. Heft 33, Tübingen.

- KITZMANN, R. / PRÄTZEL, H. (2010): Havanna. Stadtgeographie, Hafenfunktion und wirtschaftliche Bedeutung. In: KULKE, E. / SUWALA, L. (Hrsg.): Kuba – Bericht zur Hauptexkursion 2009. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 160. Berlin, S. 15-30.
- KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (2020): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin.
- KULKE, E. / KRÜGER, D. / KULKE, L. / SUWALA, L. (2011): Kuba. Auf Tour. Heidelberg, Spektrum.
- KULKE, E. / SUWALA, L. (2010): Kuba – Bericht zur Hauptexkursion 2009. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 160. Berlin.
- MEIER, S. (2020): Eine differenzierende Betrachtung von Grenzhandelsökonomien und ihrem Formalisierungsgrad in den drei Guayanas. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 201-215.
- MINISTERE DES OUTRE-MER (2016a): Guyane - Géographie & population. Im Internet: <http://www.outre-mer.gouv.fr/guyane-geographie-population> (letzter Zugriff: 13.02.2019).
- MINISTERE DES OUTRE-MER (2016b): Guyane – Histoire. Im Internet: <http://www.outre-mer.gouv.fr/guyane-histoire> (letzter Zugriff: 13.02.2019).
- MINISTERE DES OUTRE-MER (2016c): La coopération régionale en outre-mer. Im Internet: <http://www.outre-mer.gouv.fr/la-cooperation-regionale-en-outre-mer> (letzter Zugriff: 13.02.2019).
- OPENSTREETMAP (2019): Kartenmaterial. Im Internet: <https://www.openstreetmap.de/karte.html> (letzter Zugriff: 13.02.2019).
- PAULI, G. A. (2010): The blue economy: 10 years, 100 innovations, 100 million jobs. Paradigm publications.
- PORTS DE FRANCE (2019): Grand Port Maritime de la Guyane. Im Internet: <http://www.port.fr/membre/grands-ports-maritimes-et-ports-autonomes/grand-port-maritime-de-la-guyane> (letzter Zugriff: 28.05.2019).
- PRÉFECTURE DE LA RÉGION GUYANE (2019): Situation géographique - Un patrimoine naturel unique au monde. Im Internet: https://web.archive.org/web/20080915100805/http://www.guyane.pref.gouv.fr/guyane/sit_geo.html#carte (letzter Zugriff: 28.05.2019).
- PRIANTO, E. / HOUPERT, S. / DEPECKER, P. / PENEAU, J.-P. (2000): Contribution of numerical simulation with Solene to find out the traditional Architecture Type of Cayenne - Guyane France. In: International Journal on Architectural Science, 1 (4), S. 156-180.
- SPEKTRUM (2001): Lexikon der Geographie. Ästuar. Im Internet: <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/aestuar/529> (letzter Zugriff: 28.05.2019).
- SUWALA, L./ KULKE, E. (2014): Bolivien – Bericht zur Hauptexkursion 2014. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 184. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. (2016): Hispaniola – Bericht zur Hauptexkursion 2015. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 191. Berlin.
- SUWALA, L./ KULKE, E. (2017): Südliches Afrika – Bericht zur Hauptexkursion 2016. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 194. Berlin.

- SUWALA, L. / KULKE, E. / GADE, K. (2018): Zentralamerika – Bericht zur Hauptexkursion 2017. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 195. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. / STRASSER, J. (2012): Kolumbien – Bericht zur Hauptexkursion 2012. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 173. Berlin.
- THE EDITORS OF ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA (2019a): Cayenne. Im Internet: <https://www.britannica.com/place/Cayenne#ref194917> (letzter Zugriff: 26.05.19).
- THE EDITORS OF ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA (2019b): French Guiana. Im Internet: <https://www.britannica.com/place/French-Guiana> (letzter Zugriff: 26.05.19).
- VILLE DE CAYENNE (2015): Opération d'aménagement du quartier Rénovation Urbaine: Madame le Maire «pose le 1er arbre». Im Internet: <http://www.ville-cayenne.fr/vie-municipale/projet-de-developpement-et-de-renovation-urbaine-pdru/> (letzter Zugriff: 28.05.2019).
- VILLE DE CAYENNE (2019a): III siècles d'histoire - Historique de la Ville de Cayenne, les grandes dates. Im Internet: <http://www.ville-cayenne.fr/iii-siecles-dhistoire/> (letzter Zugriff: 28.05.2019).
- VILLE DE CAYENNE (2019b): Projet de développement et de rénovation urbaine (PDRU). Im Internet: <http://www.ville-cayenne.fr/projet-de-developpement-et-de-renovation-urbaine-pdru/> (letzter Zugriff: 28.05.2019).

08. März 2019

**High-Tech zwischen Amazonas und Atlantik.
Weltraumbahnhof Kourou – Europas unabhängiger Weg ins All?**

VICTORIA HEIN / LARA OSTROWER



Abb. 1: Tagesroute zwischen Kourou (Französisch-Guayana) und Paramaribo (Surinam)
(eigene Darstellung, Kartengrundlage nach OPENSTREETMAP 2019)

Besuchspunkte

- 1: *Guiana Space Center*
- 2: Sägewerk *Scièrè Dégrad Saramaca*
- 3: Erosionsformen am Straßenrand
- 4: Paramaribo

Einleitung

Der fünfte Tag der Exkursion begann mit der Fahrt zum *Guiana Space Center*, etwa 60 km nordwestlich von Cayenne (Hauptstadt von Französisch-Guayana), dem europäischen Weltraumflughafen bei Kourou. Es wurden insbesondere die Geschichte, der Aufbau und die Wirtschaft des Weltraumbahnhofes beleuchtet. Im weiteren Verlauf des Tages wurde ein lokales Sägewerk (vgl. Abb. 1, Besuchspunkt 2, Exkurs I) besucht und Halt an geographisch interessanten Standorten (z.B. Abb. 1, Besuchspunkt 3, Exkurs II) gemacht. Diese beiden zusätzlichen Tagespunkte werden in diesem Bericht jeweils in einem eigenen Exkurs zusammengefasst, da sie thematisch für sich stehen. Im folgenden Abschnitt werden der Aufbau und die Geschichte des Weltraumbahnhofs sowie die mit ihm verbundenen Organisationen beschrieben. Im Weiteren werden die mit dem Weltraumbahnhof zusammenhängenden wirtschaftlichen Effekte dargelegt und analysiert.

Standort(vorteile) des *Guiana Space Centers*

Das *Guiana Space Center* ist der europäische Weltraumbahnhof (in Südamerika) und liegt etwa fünf Kilometer nördlich der Kleinstadt Kourou an der Atlantikküste Französisch-Guayanas, etwa 60 Kilometer nordwestlich von Cayenne und 500 Kilometer nördlich vom Äquator entfernt. Mit fünf Grad nördlicher Breite ist das *Guiana Space Center* im Vergleich zu anderen Weltraumbahnhöfen wie Baikonur (südliches Kasachstan, etwa 45 Grad Nord) oder Cape Canaveral (Florida, USA, etwa 28 Grad Nord) dem Äquator am nächsten. Die Lage des *Guiana Space Centers* hat verschiedene Vorteile, sowohl gegenüber den genannten Standorten, als auch einem Weltraumbahnhof auf europäischem Boden. Je näher Raketen am Äquator starten, desto mehr können sie von der Erddrehung profitieren. Dadurch lässt sich entweder eine höhere Geschwindigkeit, mehr Fracht, oder ein geringerer Treibstoff- und Geldverbrauch realisieren. Zusätzlich wird sich mit dem Raketenstart, welcher gen Osten erfolgt, die Energie der Erdrotation zunutze gemacht (ESA 2019a). Neben den stabilen Wetterbedingungen, die fast ganzjährig (ausgenommen der Regenzeit) Raketenstarts ermöglichen und der Unwahrscheinlichkeit von tropischen Wirbelstürmen oder Erdbeben, ist die Nähe zum Atlantik ein weiterer Standortvorteil. So fallen die einzelnen Raketenteile bei einem Fehlstart in den atlantischen Ozean und stellen somit ein geringeres Gefährdungspotenzial im Vergleich zu einem Standort weiter im Landesinneren dar (CHEMOUL 2018, S. 2). Bereits 1965 wurde Kourou aus 14 möglichen Standorten von Frankreich ausgewählt, um den bis dahin genutzten Raketenstartplatz Hammaguir in Algerien (der sich auf etwa 31 Grad nördlicher Breite befindet) zu ersetzen, da dieser aus politischen Gründen aufgegeben werden musste (ARIANESPACE 2017, S. 6). Heute wird der Weltraumbahnhof jedoch zum größten Teil nicht mehr nur von der *Centre National d'Etudes Spatiales* (CNES, französische Weltraumgesellschaft), sondern insbesondere von der Europäischen Weltraumorganisation (ESA) betrieben (vgl. Abb. 2), welche seit 1975 das Recht hat, von Kourou aus Raketen starten zu lassen, sofern diese zwei Drittel des jährlichen Budgets und alle Renovierungskosten übernimmt (ESA 2019a).



Abb. 2: Eingang zum *Guiana Space Center* mit einer *Ariane* Replika (OSTROWER 2019)

European Space Agency

Die 1975 gegründete Europäische Weltraumorganisation (*European Space Agency* – *ESA*) ist eine zwischenstaatliche Organisation mit gegenwärtig insgesamt 22 Mitgliedsländern, welche ihren Hauptsitz in Paris hat und über 2.000 Menschen beschäftigt. Schon 1973 beschlossen zehn europäische Länder mit Frankreich als treibender Kraft, ein gemeinsames Weltraumprogramm zu starten, welches dann ab 1975 von der gegründeten *ESA* verwaltet wurde (ESA 2019e). Geleitet wird die *ESA* von einem Rat, in welchem jedes der teilnehmenden Länder einen Sitz innehat. Dieser Rat wählt alle vier Jahre einen neuen Generaldirektor. Der derzeitige Generaldirektor der *ESA* ist *Johann-Dietrich Woerner* (ebd.). Interessanterweise ist die *ESA* trotz ihres „europäischen Auftrags“ und der großen Beteiligung europäischen Staaten kein Teil der EU-Administration, sondern finanziell vollkommen unabhängig. Gleichzeitig arbeitet die *ESA* im Rahmen zahlreicher Projekte, wie zum Beispiel des *EU-Galileo* Projektes, eng mit der Europäischen Union zusammen. *Galileo* betreibt in diesem Zusammenhang auf dem Gelände des *Guiana Space Center* sogar eine eigene Forschungsstation (ESA 2019c). Insgesamt trägt die Europäische Union in etwa 20 Prozent des Jahresbudgets der *ESA*. Die restlichen 80 Prozent des gegenwärtig 5,75 Milliarden Euro (2018) großen Budgets setzen sich aus Beiträgen der Mitgliedsstaaten zusammen. Diese werden gemessen am BIP der einzelnen Länder festgelegt (BONNET/MANNO 1994, S. 6; ESA 2019e). Bereits zur Gründung der *ESA* 1975 bot Frankreich an, dass sämtliche Mitglieder den Weltraumflughafen Kourou nutzen dürfen. Da jedoch einzelne Unternehmen oder gar Staaten finanziell nicht in der Lage waren, größer angelegte Programme zu stemmen, kam es zu einer Marktkonsolidierung. Dabei wurde im Jahre 1980 von 36 europäischen Unternehmen der Luft- und Raumfahrtindustrie sowie 13 Banken ein multinationales Betreiberkonsortium mit dem Namen *Arianespace* gegründet, welches das Ziel hatte, den Vertrieb und die Vermarktung von unterschiedlichen Familien von Trägerraketen (u. a. *Ariane*) anzukurbeln. Gegenwärtig gehören insgesamt 24 Kreditinstitute und Raumfahrtunternehmen aus zehn europäischen Staaten dem Konsortium als Gesellschafter an, darunter auch die *MT Aerospace* aus der Bundesrepublik Deutschland. Der größte Anteilseigner ist und bleibt die oben angesprochene französische Raumfahrtagentur *CNES* mit knapp einem Drittel der Anteile (ESA 2019d).

Raketentypen in und räumliche Organisation von Kourou

Der Weltraumbahnhof Kourou ist mit seinen 700 km² (entspricht in etwa der Fläche von Brüssel) flächenmäßig eine eher kleinere Anlage. Der russische Bahnhof *Baikonur* in Kasachstan nimmt im Vergleich dazu eine Fläche von 7.000 km² ein. Insgesamt gibt es drei Startrampen auf dem Gelände - eine für die *Vega*-, eine für die *Sojus*- und eine für die *Ariane*-Raketen (ESA 2019b). Die gegenwärtig neuste Generation von *Ariane*-Raketen hat ein Eigengewicht von elf Tonnen und kann entweder etwa 21 Tonnen Nutzlast in niedrige Umlaufbahnen oder fünf bis zehn Tonnen Nutzlast in den geostationären Orbit befördern. Bereits in den 1960er und 1970er Jahren gab es europaweite internationale Raketenprogramme, die erste Raketenstarts vornahmen. Diese hatten den Namen *Europa* und waren die Grundlage für die späteren *Ariane*-Raketentypen (ESA 2012). Obwohl der erste Versuch eine *Ariane 1*-Rakete ins All zu befördern (24. Dezember 1979) mit einem Fehlstart endete, kann im Großen und Ganzen auf eine sehr erfolgreiche Zeit zurückgeblickt werden. Bis heute wurde die *Ariane*-Rakete stetig weiterentwickelt. Mittlerweile wird schon die fünfte Generation der *Ariane* (*Ariane 5*) genutzt und im April 2020 soll die *Ariane 6* starten (ESA 2019b). Die hauptsächlich in Italien entwickelte *Vega*-Rakete ist die kleinste der drei im *Guiana Space Center* stationierten Raketen und seit 2012 in Betrieb. Diese Art von Raketen wird vor allem genutzt, um kleinere Erdbeobachtungssatelliten oder wissenschaftliche Satelliten von bis zu 2,5 Tonnen in niedrige polare Umlaufbahnen zu befördern (ARIANESPACE 2017). Die gegenwärtige Variante der russischen *Sojus*-Rakete (für deren Vermarktung das russische Unternehmen *Starsem* verantwortlich ist und die seit 2011 auch in Kourou starten darf) ist zwar etwas kleiner als die *Ariane*-Rakete, aber deutlich leistungsfähiger als die *Vega*. Mit ihr können sechs bis sieben Tonnen Nutzlast in den

geostationären Orbit befördert werden. Durch die vorteilhafte Lage des *Guiana Space Centers* entspricht dies 1,3 Tonnen mehr als bei einem Raketenstart vom russischen Baikonur. Russische und europäische Teams der *Starsem* und der *Arianespace* bereiten Raketenstarts inzwischen in gemeinsamer Regie vor (CEGELEC SPACE 2017, S. 80ff.). Auf den 700 km² befinden sich neben den sechs Startrampen noch viele weitere bauliche Komplexe mit unterschiedlicher Nutzung (vgl. Abb. 3). Jedes Gebäude ist dabei mit ausreichend Abstand zum nächsten Komplex gelegen, um Beschädigungen im Katastrophenfall so gering wie möglich zu halten (ebd., S. 93). Das *Jupiter Control Center* (vgl. Abb. 3, Nr. 3) grenzt an das *Musee de L'Esapce* (vgl. Abb. 4) an. Es liegt etwa 15 Kilometer von den Startrampen der *Ariane-* und *Vega-*Raketen sowie 27 Kilometer von der *Sojus-*Startrampe entfernt. Von hier aus wird der Start überwacht und die Startautorisierung freigegeben. Am Tag des Starts versammeln sich alle beteiligten Mitarbeiter im *Control Center*, da es sich zusätzlich außerhalb des 15 km Sperrradius befindet (CNES 2017).

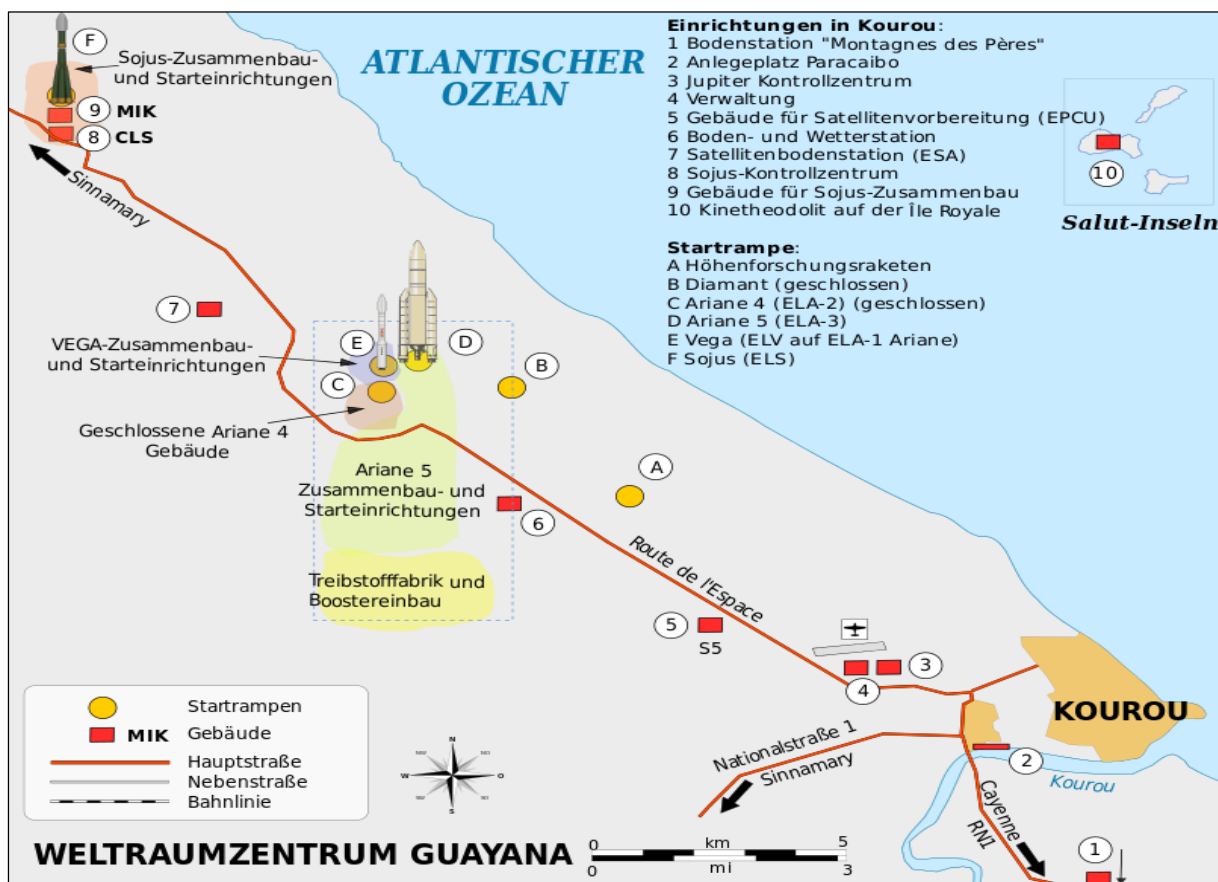


Abb. 3: Karte der Infrastruktur der *Ariane-*, *Vega-* und *Sojus-*Startrampen auf dem Weltraumbahnhof Kourou (ONNO 2019)

Unweit des *Jupiter Control Centers* entfernt liegt die *Wetterstation* (vgl. Abb. 3, Nr. 6). Auch wenn die Raketen Regenfest sind, so sind sie sensibel gegenüber starkem Wind und Gewittern mit Blitzen. Starke Boden- oder Höhenwinde, die falsche Windrichtung oder eine Gefährdung durch Blitze können dazu führen, dass unterschiedliche Arbeitsschritte oder gar ganze Startvorgänge um bis zu 24 Stunden verzögert werden. So muss jede Operation, auch wenn es sich nur um einen Transfer von Raketenkomponenten handelt, erst durch die Wissenschaftler der Wetterstation genehmigt werden (ebd.). Die Satellitenvorbereitung (*Satellite Preparation Building*) (EPCU S5) (vgl. Abb. 3, Nr. 5) ist ein Gebäudekomplex, der durch gigantische Korridore miteinander verbunden ist. Das

Bauensemble bedeckt eine Fläche von 10.000 m², wovon 3.800 m² sterile und leere Räume sind. Hier werden die Satelliten getestet, betankt oder, wenn nötig, Reparaturarbeiten durchgeführt. Das angesprochene Satellitenvorbereitungsgebäude gehört weltweit zu den Modernsten seiner Art. Es ist in drei Bereiche gegliedert, sodass an mehr als einem Satelliten gleichzeitig gearbeitet werden kann (ESA 2019b). Für die rund fünf Kilometer vom *Ariane 5 Final Assembly Building* (eine Art Gebäude für die Montage der Raketen) bis zur *Ariane 5 Launch Zone* (vgl. Abb. 3, D) benötigt der Raketenträger in etwa eineinhalb Stunden. Mithilfe eines Traktors wird die Rakete schienengeführt mit einer Geschwindigkeit von 3,5 km/h zur *Launch Zone* gezogen (ebd.). Die *Launch Zone* besteht aus möglichst wenigen stationären Elementen, um potentielle Schäden gering zu halten. Neben der Startrampe steht ein Wasserturm, der eine Höhe von 90 Metern hat und ein Wasservolumen von 1500 m³ fasst. Im Falle eines Unfalles kann so sofort reagiert werden. Mit einer Geschwindigkeit von 30 m³/s strömt das Wasser



Abb. 4: Ausstellungsraum des Museums (OSTROWER 2019)

beim Start hinaus, um Flammen und Vibrationen zu ersticken (CEGELEC SPACE 2017, S. 102). Die ehemalige *Ariane 1 Launch Zone* wurde umgebaut und wird nun für den Start von *Vega*-Raketen genutzt. Der Umbau zur *Vega Launch Zone* (vgl. Abb. 3, E) hat nicht nur Geld eingespart, sondern auch die Flexibilität im Hinblick auf Arbeitsvorgänge verbessert. So teilen sich nun das *Ariane* und *Vega Launch Control Center* ein Gebäude, was eine optimale Zusammenarbeit zwischen zwei erfahrenen Teams ermöglicht (ESA 2019e). Die *Telemetry & Tracking Station / Satellite Tracking Station* (vgl. Abb. 3, Nr. 1) ist von den Startrampen rund 40 km entfernt. Dort werden die Daten der aktuellen Position sowie das Flugverhalten der Trägerrakete bis zum Ende der Mission in Echtzeit verfolgt und an das *Jupiter Control Center* weiter geleitet (CNES 2017). Vor dem Start der einzelnen Raketen wird ein Radius von insgesamt 15 km um die jeweilige Startrampe abgesperrt. Außer Mitarbeitern, welche die letzten Vorbereitungen treffen, ist es ab drei Stunden vor dem Start der Raketen niemandem erlaubt diese Sperrzone zu betreten (ebd.). Neben Führungen über das Gelände kann auch ein Museum besucht werden, welches am Eingang des Weltraumbahnhofs steht. Es vermittelt nicht nur Informationen zur Geschichte und Funktionsweise des Weltraumbahnhofs, sondern auch über die Raumfahrt an sich. Die Ausstellungsstücke des Museums wirkten jedoch sehr alt und thematisch etwas überladen, gaben aber dennoch einen guten Überblick über die Thematik.

Arianespace

Arianespace ist, wie bereits erwähnt, ein multinationales Betreiberkonsortium mit Sitz in Évry, Frankreich. Neben *Airbus* ist es das größte europäische Gemeinschaftsprojekt. *Arianespace* war das weltweit erste kommerzielle Start-Service-Unternehmen und beaufsichtigt gleichzeitig den Vertrieb von Trägersystemen, die von der europäischen Industrie entwickelt und produziert werden (CHEMOUL 2018, S. 3ff.; ESA 2019d). *Arianespace* hat über 300 Angestellte weltweit, stellt aber selber keine Raketen her, sondern erteilt und vermittelt Unteraufträge bzw. leitet den Betrieb. Neben Betrieb und Vermarktung der *Vega*- und *Ariane*-Raketen ist *Arianespace* seit 2007 auch für die russischen *Sojus*-Modelle zuständig (zumindest für jene, welche in Kourou starten). Insgesamt 90 externe Auftraggeber haben bereits die Dienstleistungen von *Arianespace* in Anspruch

genommen und beispielweise ihre Satelliten von Kourou aus in die Atmosphäre fliegen lassen. Obwohl der größte Auftraggeber immer noch die ESA ist, wird inzwischen der Großteil der Starts für kommerzielle Auftraggeber durchgeführt. Insgesamt befinden sich 604 Satelliten im Orbit, die aus dem europäischen Weltraumbahnhof in die Umlaufbahn der Erde befördert wurden. Jährlich werden etwa zehn Flüge durchgeführt und seit 1980 sind über 130 Raketen von Kourou aus ins All gestartet (ARIANESPACE 2019a.). *Arianespace* war lange Zeit Markt- und Technologieführer, wurde in den letzten Jahren jedoch von dem privaten US-amerikanischen Raumfahrtunternehmen *SpaceX* abgelöst (ASTORG 2017, S. 149). *Arianespace* generiert rund 1.700 direkte Arbeitsplätze bei ca. 40 Unternehmen. Fünffmal so viele indirekt geschaffene Jobs kommen hinzu, wodurch der Weltraumbahnhof insgesamt ca. 9.000 Arbeitsplätze in Französisch-Guayana schafft – was etwa 16 Prozent der arbeitenden Bevölkerung und knapp ein Drittel der im privaten Sektor angestellten Arbeitskräfte umfasst. Zusätzlich wird die lokale Wirtschaft durch 100-200 externe Ingenieure und Manager unterstützt, die zu Startvorgängen anreisen. Rund 40 Prozent der Steuereinnahmen werden hier generiert (ARIANESPACE 2015, S. 15ff.).

Arianespace verfolgt in Frankreich (inklusive Französisch-Guayana) und darüber hinaus eine nachhaltige Unternehmenspolitik, die auf drei Säulen aufbaut: Die erste Säule umfasst Bildungsinitiativen, die zweite Säule beinhaltet eine verantwortungsvolle Personalpolitik, die dritte Säule hat sich der Nachhaltigkeit verschrieben. Dabei wird versucht, die Umweltbelastung durch den Weltraumbahnhof Kourou so gering wie möglich zu halten (ARIANESPACE 2019b). Um die Entwicklung ihrer Mitarbeiter zu fördern, gibt es für alle Angestellten die Möglichkeit an Fortbildungsprogrammen teilzunehmen. Des Weiteren können Arbeitnehmer zur Unterstützung ihrer *Work Life Balance* an besonderen Lehrgängen zur Bewältigung von Stresssituationen teilnehmen. Im *Guiana Space Center* werden zudem unterschiedliche Optionen zum Ausruhen und zum Entspannen bereitgestellt. Ferner wird sowohl auf die Gleichstellung der Geschlechter als auch auf die Kontinuität der Arbeitsverhältnisse Wert gelegt. Um beispielsweise mögliche Gehaltsunterschiede zwischen Männern und Frauen zu kompensieren, gibt es ein spezielles Budget. Um ältere Beschäftigte nicht zu benachteiligen, wird diesen in der Regel nicht gekündigt. So waren im Jahre 2015 über ein Fünftel der Beschäftigten über 55 Jahre. Gleichzeitig soll die Hälfte der neu ausgeschriebenen Arbeitsstellen an junge Menschen unter 30 Jahren vergeben werden, um hier eine generationenübergreifende, erfahrene aber auch eine innovationsfreudige Arbeitnehmerschaft beizubehalten (ARIANESPACE 2015, S. 15ff.). Eines der Bildungs- und Heranführungsprogramme richtet sich vor allem an lokale Schüler ab der Mittelstufe und an heimische Studenten. Ein weiteres Programm vergibt jährlich drei Stipendien an Schüler, damit sie die Möglichkeit erhalten, ein Studium aufzunehmen. Daneben werden jedes Jahr zur Karnevalszeit im *“Cultural Sphere Center”* in Kourou kulturelle Aktionen und Programme angeboten. Wissenschaftliche Initiativen sollen dadurch gefördert und das Interesse der lokalen Bevölkerung für Themen der Raumfahrt geweckt werden (für ähnliche Vorhaben in der Luftfahrtindustrie SUWALA/MICEK 2018). *Arianespace* sponsert darüber hinaus die zwei bekanntesten Sportclubs in Kourou - den *Geldar de Kourou Football Club* und den *Kourou Cycling Club* (ARIANESPACE 2015, S. 16ff.). In diesem Zusammenhang kann von einem privatwirtschaftlichen Engagement für die Region oder *Corporate Spatial Responsibility* gesprochen werden, welche über das übliche Engagement eines Unternehmens hinausgeht (ALBERS/SUWALA 2018).

Arianespace hat es sich als Unternehmen zum Ziel gesetzt, seine Umwelteinwirkungen zu verringern. So unterliegen Schiffe, welche Satellitenbestandteile und/oder weitere Materialien für die Raketen nach Französisch-Guayana transportieren einer besonderen Umweltschutzverordnung. In diesem Zusammenhang dürfen keine Kraftstoffe ins Meer gelassen oder entsorgt werden. Auch müssen Seerouten gewählt werden, die den geltenden Umweltbestimmungen folgen und keinen zusätzlichen Schaden oder Verschmutzungen anrichten. Diese Routen sind mit der ISO 14001-Zertifizierung für Umweltkontrollsysteme ausgewiesen. Dabei handelt es sich um bestimmte Standards, die in diesem Falle einen umweltverträglichen Transport sicherstellen sollen. Ferner geht

es auch um die Sensibilisierung von Mitarbeitern, Subunternehmern und Lohnarbeitern, die mit diesen besonderen Materialien hantieren. In Kourou selbst wird die Verwaltung des Gefahrenstofflagers, der Starteinrichtungen sowie das Recycling von Abfällen stetig weiterentwickelt. Zusätzlich ist *Arianespace* das erste und bisher einzige Unternehmen in Französisch-Guayana, das ein Energie-Management-System nach ISO 50001-Zertifikat implementiert hat. Das Unternehmen ist ständig bestrebt, den Energieverbrauch zu verringern, um Kosten einzusparen und Treibhausgase zu minimieren. Im Großen und Ganzen geht es um Energieeffizienz (ARIANESPACE 2015, S. 17). Schließlich werden nach jedem Start sowie über das Jahr verteilt, Auswirkungen auf die lokale Umwelt untersucht und die Ergebnisse in Protokollen festgehalten, um diese zu vergleichen und negative Auswirkungen schnell erkennen und gegebenenfalls minimieren zu können (ARIANESPACE 2015, S. 21ff.)

Die *Ariane 6*-Rakete, der Schlüssel für Europas unabhängigen Weg ins All?

Billiger, größer, optimierter aber genauso zuverlässig wie die *Ariane 5*-Rakete soll das Modell *Ariane 6* werden. Als das Konzept für die neue *Ariane 6*-Generation 2014 entwickelt wurde, war *Arianespace* noch weltweiter Markt- und Technologieführer und hat sich am damaligen Markt orientiert (HOLLAND 2019). 2017 wurde *Arianespace* jedoch als Marktführer von *SpaceX* und ihrer *Falcon 9*-Rakete abgelöst (bezogen auf die jährlichen Abschüsse), welche mehr Nutzlast ins All transportieren kann, wiederverwertbar und dabei noch um die Hälfte günstiger ist (EBNER 2016). Um weiterhin konkurrenzfähig zu bleiben, sollen die Kosten bei *Ariane 6* um 40 Prozent reduziert werden (VILLASANTA 2019). Gegenwärtig kostet der Start einer *Ariane 5*-Rakete zwischen 80 und 150 Millionen Euro, während sich die Kosten beim Start einer *Falcon 9*-Rakete gerade mal auf zwischen 40 und 53 Millionen Euro belaufen (ebd.). *SpaceX* kann die Kosten vor allem dadurch so geringhalten, da bei Aufträgen der US-amerikanischen Raumfahrtagentur *National Aeronautics and Space Administration (NASA)* die Maximalpreise berechnet werden und diese bis zu 100 Millionen Dollar zahlen müssen. Dadurch können die Kosten für die späteren kommerziellen Starts gesenkt werden. Auch die deutsche Bundeswehr und das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt setzten inzwischen auf die kostengünstigere *Falcon 9*-Rakete und das obwohl Deutschland eines der beitragskräftigsten Mitglieder der ESA ist. Kritik kommt hierbei vor allem von der französischen Regierung (BRÄNDLE 2018). Laut *Arianespace* brauche die neue Trägerrakete vor allem mehr öffentliche Aufträge aus Europa und sämtliche europäischen Aufträge sollten auch von europäischen Raketen durchgeführt werden und nicht, wie im Falle der deutschen Bundeswehr oder des Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt, von *SpaceX* (HOLLAND 2019). Die immensen Kosten entstehen vor allem durch den dezentralen Herstellungsprozess. So baut Frankreich die erste Raketenstufe und die Motoren, Deutschland und Spanien die höheren Stufen und Treibstofftanks, Italien Booster (Hilfsraketen für den Start) und die Schweiz Hitzeschilder. Einmal gefertigt, müssen sämtliche Raketenteile von Le Havre über den Atlantik nach Kourou zur Endmontage gebracht werden (BRÄNDLE 2018). Die Hälfte der geplanten *Ariane 6*-Raketen sollten für den Start von Regierungsmissionen zwischen 2020 bis 2025 eingesetzt werden, doch das Interesse der europäischen Staaten ist gering und es sind vorläufig nur drei institutionelle Missionen geplant (Stand April 2019). Neben *SpaceX* etablieren sich des Weiteren noch mehr Anbieter, die die Konkurrenz für *Arianespace* erhöhen. Darunter die US-amerikanischen Firmen *Blue Origin* (von Amazon-Gründer *Jeff Bezos*) und *United Launch Alliance*. Derzeit baut Russland an der *Angara*-Rakete, Indien gewinnt mit dem *Geosynchronous-Satellite Launch Vehicle (GSLV)* an Bedeutung, Japan baut an der *H3*-Rakete und China will mit der *Long March*-Reihe neue Märkte erschließen (HENRY 2018). Alle diese Anbieter konkurrieren dabei mit immer günstigeren Angeboten um Aufträge und werden auch immer zuverlässiger. Höhere Startkosten für die *Ariane 5* konnten lange Zeit mit der hohen Zuverlässigkeit der Trägerraketen begründet werden, doch inzwischen fliegt auch eine *Falcon 9*-Rakete ohne Probleme. Das Ziel ist es also, in Zukunft die Transportkosten pro Kilo Nutzlast, der in die geostationäre Umlaufbahn gebracht wird, zu senken. Aktuell liegen diese bei der *Ariane*

5-Rakete bei 19.000 US-Dollar und sollen bis 2020 bei der *Ariane 6*-Rakete auf 11.000 Dollar sinken. Weitere Kosteneinsparungen sollen durch die Weiterentwicklung der *Ariane 6*-Rakete bis 2023-2025 auf 8.000 bis 9.000 Dollar pro Kilo erreicht werden. Ziel ist es, mit einer komplett neuen Technik die Transportkosten weiter auf 5.000 Dollar pro Kilo zu senken (HEGMANN 2018). Um also wettbewerbsfähig zu bleiben und weiterhin Europa einen unabhängigen Weg ins All zu garantieren, muss die *European Space Agency* in Zusammenarbeit mit *Arianespace* vor allem Produktions- und Transportkosten für die *Ariane 6*-Rakete drastisch senken und neue Innovationen und Techniken für zukünftige *Ariane*-Generationen stärker fördern. Zudem sollten sich die Staaten der ESA auch (finanziell) deutlich mehr zum europäischen Weltraumprojekt bekennen, wenn dieses erhalten und innovativ bleiben soll.

Exkurs I: Sägewerk “*Sciére Dégrad Saramaca*”

Auf dem Weg von Kourou nach Paramaribo liegt das Sägewerk “*Sciére Dégrad Saramaca*”. Nach einem kurzen Gespräch mit dem Besitzer des Werkes war es möglich, dieses zu besuchen und sich die Funktionsweise näher anzusehen.

Wirtschaftliche Dimension

Etwa vier Prozent der Exporterlöse von Französisch-Guayana werden durch Rundholz (vgl. Abb. 5) generiert. Rundholzstämme sind also ein durchaus wichtiges Exportgut für das Land und werden in Sägewerken wie “*Sciére Dégrad Saramaca*” zum Export vorbereitet. In den meisten Ländern sind die Importsteuern für verarbeitetes Schnittholz meist höher als für unverarbeitetes Rundholz, das vor allem in der späteren Verarbeitung vielfältiger einsetzbar ist als bereits verarbeitetes Schnittholz. Dies macht sich auch in dem besuchten Sägewerk bemerkbar, das Rundholz exportiert und Schnittholz nur für den lokalen Markt verarbeitet. Rund 17.000 Tonnen Rundholz werden pro Jahr in dem Sägewerk zum Export vorbereitet (vgl. Abb. 5 u. Abb. 6). Dies entspricht in etwa 2.000 bis 3.000 Bäumen bei einem Gewicht von etwa vier bis fünf Tonnen pro Stamm. Ein vollbeladener Container (vgl. Abb. 7) hat am Ende einen Gesamtwert von 15.000 bis 20.000 Euro. 50 Prozent der Exporte werden für den französischen Markt geliefert, darunter Frankreich und weitere Überseedepartements. Die anderen 50 Prozent werden regional im Raum der Karibik exportiert (TEILHABER SCIERE DÉGRAD SARAMACA 2019).



Abb. 5: Lagerung der Rundholzstämme
(OSTROWER 2019)



Abb. 6: Bearbeitung der Stämme (OSTROWER 2019)



Abb. 7: Fertiger Container für den Export (OSTROWER 2019)

Räumliche Dimensionen, Selective Logging und Forstwirtschaft

Um ausreichend Platz für die Verarbeitung und die Lagerung des Rundholzes und den Abtransport zu haben, liegt das Sägewerk im ländlichen Raum. Dabei behält es aber seine räumliche Nähe sowohl zu Standorten des Holzeinschlags als auch zu den lokalen Märkten Kourou und Cayenne. Hierbei werden Analogien zu Webers tonnenkilometrischen Minimalpunkt offensichtlich (WEBER 1909, KULKE 2009). Das Holz bezieht das Sägewerk aus dem nahegelegenen Nationalwald *Irakomo*, wo die Bäume mittels selektiven Holzeinschlags (*Selective Logging*) gefällt werden. Um eine natürliche Regeneration aufrecht zu erhalten, werden nur vier Bäume pro Hektar gefällt.

Unter *Selective Logging* versteht man, dass nur einzelne Bäume aus einer bestimmten Region im Wald gefällt und keine Flächen gerodet werden. Dies hat den Vorteil, dass so für umliegende kleinere Bäume nun mehr Licht zum Wachsen vorhanden ist. Nachteilig sind aber die dabei entstehenden Kollateralschäden. So wird der gefällte Stamm mittels einer Rampe aus dem Regenwald zum Sägewerk gebracht und beschädigt auf dem Weg viel Vegetation und kann zu Erosionsprozessen führen (siehe Exkurs II). Wegen der Kollateralschäden wird in Brasilien zum Teil nun mittels Hubschrauber selektiv geschlagen (SCHWARTZ 2005). Das Holz des Sägewerkes ist durch das internationale Ökolabel IFC zertifiziert, was bei einer Erschließung neuer Märkte hilft. Das teure Hartholz wird im Anschluss luftig gelagert und ist durch eine Stapelmethode einfach zu trocknen (vgl. Abb. 8). Durch die Härte des Holzes verformt es sich nicht während der Trocknung. Trotz des selektiven Holzschlags ist rund die Hälfte des gelieferten Holzes ungeeignet für die Verarbeitung im Sägewerk und wird zur Erzeugung von Prozesswärme genutzt. Die zur Stromerzeugung benötigte Biomasse setzt sich dabei aus den anfallenden Sägespänen, der Rinde und sonstigen organischen Abfällen zusammen (TEILHABER SCIERE DÉGRAD SARAMACA 2019).

Betriebliche Aspekte

Das Sägewerk „Sciere Dégrad Saramaca“ (vgl. Abb. 9) ist in den Händen von drei Teilhabern. Das Unternehmen beschäftigt insgesamt 40 Angestellte in Französisch-Guayana sowie drei weitere auf Guadeloupe (inklusive der Holzfäller). Da die Angestellten von Vorteilen bei Arbeitsstandards profitieren, die mit den Arbeitsbedingungen in Europa vergleichbar sind, wie beispielsweise einer 35 Stunden Arbeitswoche, einem Mindestlohn und 20 Urlaubstagen, ist das Werk im Vergleich zu denen in den Nachbarländern kaum konkurrenzfähig. Aus diesen Gründen ist der Betrieb auch klein und hat sich auf eine Nische spezialisiert, sodass nicht, wie zum Beispiel in Brasilien, in Masse gefertigt wird. In Zusammenarbeit mit Architekten wird für den lokalen Markt hochwertiges Schnittholz produziert und das Unternehmen positioniert sich somit in der Nische für hohe Qualität. Um das harte Tropenholz zu bearbeiten, bedarf es spezieller Maschinen, die der Betrieb vor allem aus Frankreich und Deutschland bezieht (TEILHABER SCIERE DÉGRAD SARAMACA 2019).



Abb. 8 (links): Lagerung des Tropenholzes zum Trocknen (OSTROWER 2019)

Abb. 9 (rechts): Eingang des Sägewerkes mit Kontaktdaten (OSTROWER 2019).

Exkurs II: Verwitterungsformen am Straßenrand

Entlang der Straße von Kourou zurück nach Paramaribo finden sich verschiedene tropische Verwitterungsformen (für Guayana auch LEO/HÄMMERLE 2020 in diesem Bericht; KULKE et al. 2020). In diesem ausgeprägten Umfang entlang der Strecke, lässt sich dies vor allem durch den Straßenbau erklären, der durch die fehlende Vegetationsfläche das natürliche Gleichgewicht durcheinandergebracht hat. Die vor allem zur Regenzeit ausgeprägte Spüldenudation der Oberfläche führt mit der Zeit dazu, dass sich ein ehemals fruchtbares Gebiet zu einem sogenannten „Bad Land“ entwickelt, das nicht mehr nutzbar ist (KULKE 2019). Wie auf den Abbildung 10 und 11 zu erkennen, kam es entlang einer Straßenseite zu „Bad Land“-Bildung, welche wiederum an eine dichte und intakte Vegetationsfläche anschließt. Diese einseitig der Straße entstandene „Bad Land“-Entwicklung kann neben dem Straßenbau auch auf die Stromtrasse bzw. Stromleitung zurückgeführt werden (für ähnliche Entwicklung in Zusammenhang mit Straßenbau und Bad-Land-Bildung in Südamerika (SUWALA et al. 2012; SUWALA / KULKE 2014).



Abb. 10 (rechts): Unebene Landschaft am Rand der Straße (OSTROWER 2019)

Abb. 11 (links): Vegetationslosefläche und Straße (OSTROWER 2019)

Theorie der doppelten Einebnungsflächen nach Julius Büdel

Die von Julius Büdel 1957 aufgestellte Theorie der doppelten Einebnung erklärt die in wechselfeuchten und feuchten Tropen stattfindende Verwitterung und Oberflächenformung (vgl. auch Abb. 4 in LEO/HÄMMERLE 2020 in diesem Bericht). Durch die hohen Temperaturen und die hohe Luftfeuchtigkeit wird das Tiefengestein (untere Einebnungsfläche) intensiv in bis zu 80 bis 120 cm Tiefe chemisch verwittert und zu lockerem, feinkörnigem Material aufbereitet (vgl. Abb. 10 u. Abb. 11). Währenddessen findet eine durch Regen hervorgerufene Spüldenudation statt, welche die Oberfläche prägend formt. Wird dieser Prozess aber durch äußere Einwirkungen (natürlich oder unnatürlich) gestört, findet eine divergierende und selbstverstärkende Abtragung statt. Durch den Starkregen in der Regenzeit kommt es an dem freiliegenden Gestein zu Schlucht- und Talbildungen. Tief eingeschnittene Erosionstäler prägen nun das Landschaftsbild (ZEPP 2017, S. 228f.). Die Verwandlung einer eigentlich vegetationsreichen Fläche in ein „Bad Land“ ist nicht nur ein Problem in den drei Guayanas, sondern auch in weiteren wechselfeucht-tropischen Ländern des globalen Südens (SUWALA et al. 2012; SUWALA/KULKE 2009, 2011, 2014, 2016). Eine Lösung ist eine natürliche Armierung, bei der ein Netz aus Polyesterfasern mit eingewebten Samen über die Fläche gespannt wird. Dies hat nicht nur den Vorteil, dass es vor einer weiteren Abtragung schützt, sondern auch eine Rückkehr der Vegetation unterstützt (KULKE 2019).

Eine weitere zu beobachtende Verwitterungsform ist die Wollsackverwitterung (SUWALA / KULKE 2014, 2016). Dabei dringt Wasser in die Kluften und Rillen des Gesteins ein und beginnt dieses zu zersetzen. Durch oberflächige Spüldenudation werden die durch die chemische Verwitterung abgerundeten Gesteinsbrocken freigelegt. Die Wollsackverwitterung ist dann abgeschlossen. In der Landschaft, in welcher im Laufe der Exkursion gestoppt wurde, ist die Wollsackverwitterung

noch nicht vollkommen abgeschlossen, so dass die Gesteinsbrocken noch nicht vollkommen freigelegt sind (ZEPP 2017, S. 102). Anhand der Abbildungen 12 und 13 lässt sich gut die Spüldenudation und die Wollsackverwitterung erkennen. Zwischen den Kluften und Rillen, in die das Wasser eindringt, ist des Weiteren zu erkennen, dass die Fläche noch nicht komplett unfruchtbar ist und sich noch Vegetation bildet.



Abb. 12 (links): Rillen und Furchen innerhalb der Landschaft mit beginnender Wollsackverwitterung (OSTROWER 2019)

Abb. 13 (rechts): Vegetationsbildung innerhalb der Rillen (OSTROWER 2019)

Fazit

Abschließend lässt sich festhalten, dass der ‚europäische‘ Weltraumbahnhof in Kourou (Französisch-Guayana) weltweit die besten standörtlichen Voraussetzungen aufgrund der relativen Nähe zum Äquator hat. Auch der Zusammenschluss im Rahmen der ESA bzw. des multinationalen Betreiberkonsortiums *Arianespace* waren wichtige Schritte, um genügend finanzielle Mittel und gemeinsames Know-How für die immensen Entwicklungskosten zu generieren. Die Folge war eine Marktführerschaft (im Zusammenhang mit der Anzahl der jährlichen Abschüsse) in einem stark konsolidierten Markt, der lange Zeit einem Duo- oder Triopol glich (USA, Europäische Union, Russland). Sowohl die kommerzielle Öffnung des Marktes (Stichwort: *Space X* in den Vereinigten Staaten von Amerika) als auch der Markteintritt durch neue Akteure (z. B. China und Indien) haben zu einer stärkeren Konkurrenz zwischen kommerziellen Dienstleistern rund um Flüge ins All geführt. Ein weiteres Problem der europäischen Partner ist – neben dem dezentralen Herstellungsprozess europäischer Raketen, der zu Kosten- und somit Wettbewerbsnachteilen führt – die Nutzung der Raketen von Konkurrenten von ebendiesen europäischen Partner (zum Beispiel durch die Bundeswehr oder das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt). Es wird spannend zu beobachten sein, ob es als Reaktion zu einer Persistenz oder Relokalisierung europäischer Standorte der Luft- und Raumfahrtindustrie (SUWALA 2019) kommt, um das *Ariane 6*-Projekt in Zukunft erfolgreich zu gestalten. Die Standortqualitäten des Weltraumbahnhofs Kourou sollten von diesen Entwicklungen unberührt bleiben, solange kein weiterer Standort in Äquatornähe erschlossen werden sollte.

Literaturverzeichnis

- ALBERS, H.-H. / SUWALA, L. (2018): Unternehmensengagement als Standortfaktor – mit der Wirtschaft attraktive (Klein-)Städte schaffen. In: Informationen zur Raumentwicklung, 6 (2018), S. 50-57.
- ARIANESPACE (2015): Corporate Social Responsibility Report. Im Internet: http://www.arianespace.com/wp-content/uploads/2016/03/CSR_report_2014_2015_GB.pdf (letzter Zugriff: 22.06.2019).
- ARIANESPACE (2017): Mission to success. Im Internet: https://www.arianespace.com/wp-content/uploads/2017/12/Arianespace-brochure-2017-GB-_12-19-2017.pdf (letzter Zugriff: 28.09.2019).
- ARIANESPACE (2019a): About. Im Internet: <http://www.arianespace.com/company-profile/> (letzter Zugriff: 28.06.2019).
- ARIANESPACE (2019b): Sustainable Development. Im Internet: <http://www.arianespace.com/sustainable-development/> (letzter Zugriff: 28.06.2019).
- ASTORG, J.-M. (2017): Issues and Perspectives on Space Launch Vehicles' Development. In: AL-EKABI, C. / BARANES, B. / HULSROJ, P. / LAHCEN, A. (Hrsg.): Yearbook on Space Policy. Springer, Wien, S. 147-152.
- BONNET, R. / MANNO, V. (1994): International Cooperation in Space: The Example of the European Space Agency. Impact of Computing in Science and Engineering. Harvard University Press, London.
- BRÄNDLE, S. (2018): SpaceX statt Ariane: Europas Raumfahrt unter Erfolgszwang. Im Internet: https://www.luzernerzeitung.ch/wirtschaft/europas-raumfahrt-unter-erfolgszwang-ld.1057929_2758492 (letzter Zugriff: 28.06.2019).
- CEGELEC SPACE (2017): Entdecken Sie Französisch – Guyana und das Raumfahrtzentrum. Im Internet: https://space.cegelec.de/fileadmin/user_upload/Dokumente/Entdeckungsbroschuere_-_Arbeiten_auf_dem_europaeischen_Raumfahrtbahnhof.pdf (letzter Zugriff: 25.06.2019).
- CHEMOUL, B. (2018): The Guiana Space Centre: Towards Space 4.0. 15th International Conference on Space Operations. Im Internet: <https://arc.aiaa.org/doi/pdfplus/10.2514/6.2018-2721> (letzter Zugriff: 27.06.2019).
- CNES (CENTRE NATIONAL D'ETUDES SPATIALES) (2017): Guide to the Guiana Space Center - Europe's Spaceport. Paris.
- EBNER, U. (2016): Europas Billig-Rakete. Im Internet: <https://www.flugrevue.de/raumfahrt/ariane-6-europas-billig-rakete/> (letzter Zugriff: 28.06.2019).
- ESA (EUROPEAN SPACE AGENCY) (2012): A look at the past. Im Internet: https://www.esa.int/Our_Activities/Space_Transportation/Launch_vehicles/A_look_at_the_past (letzter Zugriff: 25.06.2019).
- ESA (EUROPEAN SPACE AGENCY) (2019a): Europe's Spaceport. Im Internet: https://www.esa.int/Our_Activities/Space_Transportation/Europe_s_Spaceport/Europe_s_Spaceport2 (letzter Zugriff: 24.06.2019).
- ESA (EUROPEAN SPACE AGENCY) (2019b): Overview of Europe's Spaceport. Im Internet: https://www.esa.int/Our_Activities/Space_Transportation/Europe_s_Spaceport/Overview_of_Europe_s_Spaceport (letzter Zugriff: 24.06.2019).

- ESA (EUROPEAN SPACE AGENCY) (2019c): ESA and the EU. Im Internet: https://www.esa.int/About_Us/Corporate_news/ESA_and_the_EU (letzter Zugriff: 21.06.2019).
- ESA (EUROPEAN SPACE AGENCY) (2019d): Wirtschaftsfaktor Ariane: Arianespace. Im Internet: https://www.esa.int/ger/ESA_in_your_country/Germany/Wirtschaftsfaktor_Ariane_Arianespace (letzter Zugriff: 21.06.2019).
- ESA (EUROPEAN SPACE AGENCY) (2019e): What is ESA. Im Internet: https://www.esa.int/About_Us/Welcome_to_ESA/What_is_ESA (letzter Zugriff: 25.06.2019).
- HEGMANN, G. (2018): Europas neue Rakete blamiert sich schon vor dem Jungfernflug. Im Internet: <https://www.welt.de/wirtschaft/article184568950/Raumfahrt-Europas-neue-Ariane-6-Rakete-schon-vor-dem-Erstflug-veraltet.html> (letzter Zugriff: 28.06.2019).
- HENRY, C. (2018): Ariane 6 is nearing completion, but Europe's work is far from over. Im Internet: <https://spacenews.com/ariane-6-is-nearing-completion-but-europes-work-is-far-from-over/> (letzter Zugriff: 28.06.2019).
- HOLLAND, M. (2019): Frankreichs Rechnungshof: Europas Trägerrakete Ariane 6 nicht innovativ genug gegen SpaceX. Im Internet: <https://www.heise.de/newsticker/meldung/Frankreichs-Rechnungshof-Europas-Traegerrakete-Ariane-6-nicht-innovativ-genug-gegen-SpaceX-4300903.html> (letzter Zugriff: 28.06.2019).
- KULKE, E. (2009): Wirtschaftsgeographie. 4. Auflage, Verlag Ferdinand Schöningh, Paderborn.
- KULKE, E. (2019): Anmerkungen zur Landschaftsentwicklung am 08.03.2019.
- KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (2020): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin.
- LEO, M. / HÄMMERLE, J. (2020): Iwokrama – sanfter Tourismus im Regenwald? In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 169-181.
- ONNO (2009): Karte der Infrastruktur der Ariane- und Vega-Startrampen auf dem Weltraumbahnhof, Kourou. Im Internet: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Plan_Centre_Spatial_Guyanais-de.svg (letzter Zugriff: 27.09.2019).
- OPENSTREETMAP (2019): Karte von Französisch-Guayana. Im Internet: <https://www.openstreetmap.de/karte.html> (letzter Zugriff: 27.09.2019).
- SCHWARTZ, M. (2005): Selective logging causes widespread destruction, study finds. Im Internet: <https://news.stanford.edu/news/2005/october26/select-102605.html> (letzter Zugriff: 26.06.2019).
- SUWALA, L. (2019): Between location, persistence and relocation – historical and spatial trajectories of the Polish aviation industry. In: CAPIK, P. / DEJ, M. (Hrsg.): Relocation of economic activity – local, regional, and global dimensions. Springer, Cham, S. 15-31.
- SUWALA, L. / KULKE, E. (2009): Vietnam / Kambodscha – Bericht zur Hauptexkursion 2008. Arbeitsberichte Geographisches Institut. Heft 151, Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. (2011): Thailand / Laos – Bericht zur Hauptexkursion 2011. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 166. Berlin.

- SUWALA, L. / KULKE, E. (2014): Bolivien – Bericht zur Hauptexkursion 2014. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 184. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. (2016): Hispaniola – Bericht zur Hauptexkursion 2015. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 191. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. / STRASSER, J. (2012): Kolumbien – Bericht zur Hauptexkursion 2012. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 173. Berlin.
- SUWALA, L. / MICEK, G. (2018): Beyond clusters? Field-configuration and regional platforming – The Aviation Valley initiative in the Polish Podkarpackie Region. In: Cambridge Journal of Regions, Economy and Society, 11 (2), S. 353-372.
- TEILHABER SCIÈRE DÉGRAD SARAMACA (2019): Gespräch mit einem der Teilhaber des Sägewerkes Scière Dégrad Saramaca am 08.03.2019.
- VILLASANTA, A. (2019): Arianespace vs SpaceX: Ariane 6 Rockets Will Be 40% Cheaper Per Launch. Im Internet: <https://www.ibtimes.com/arianespace-vs-spacex-ariane-6-rockets-will-be-40-cheaper-launch-2758492> (letzter Zugriff: 28.06.2019).
- WEBER, A. (1909): Über den Standort der Industrien. 1. Teil: Reine Theorie des Standorts. Verlag J. C. B. Mohr, Tübingen.
- ZEPP, H. (2017): Geomorphologie: Eine Einführung. UTB, Paderborn.

09. März 2019

Goldindustrie und Energiewirtschaft in Surinam und ihre Auswirkungen auf Umwelt und Bevölkerung

DAVID SAUERHAMMER / VINCENT HANSMANN

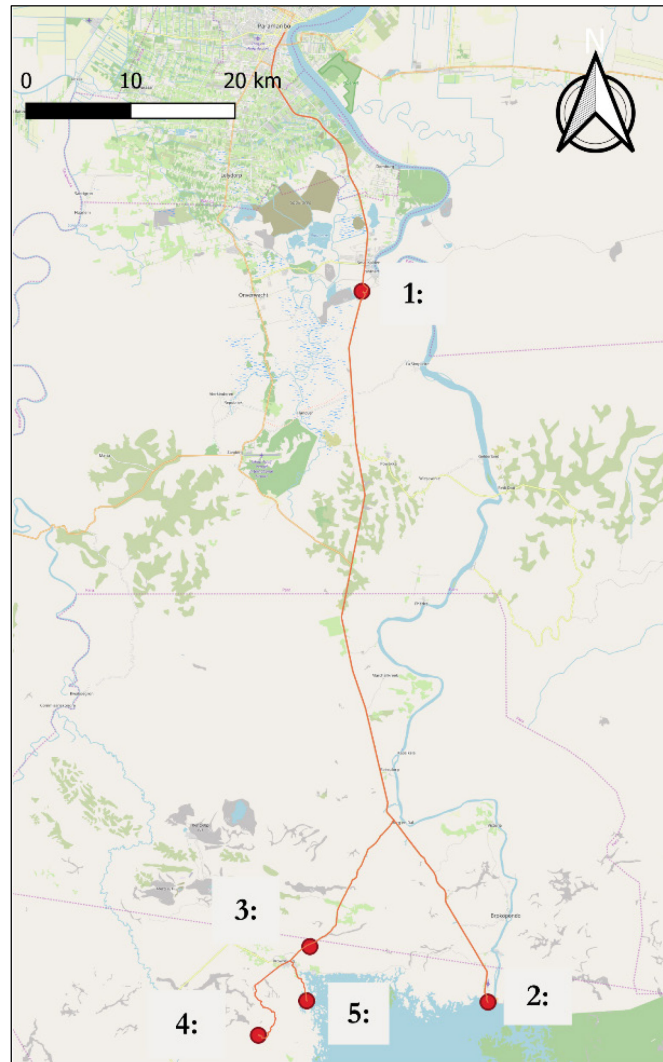


Abb. 1: Karte mit Besuchspunkten (eigene Darstellung, Kartengrundlage nach OPENSTREETMAP 2019)

Besuchspunkte:

- 1: ehemaliges Aluminiumwerk in *Paramaribo*
- 2: *Afobaka* – Wasserkraftwerk
- 3: Goldmine
- 4: *Macaroni* – Plateau mit *Leo Waterfalls*
- 5: *Stone Island* (Unterkunft)

Einleitung

Am sechsten Tag der Exkursion machte sich die Gruppen auf den Weg von der surinamischen Hauptstadt Paramaribo ins Landesinnere an den *Brokopondo*-Stausee. Thema dieses Tages war die Energiewirtschaft beziehungsweise die Rohstoffindustrie in Surinam. Auf dem Weg wurde neben Exkursionspunkten zum Thema Rohstoff- bzw. Energiewirtschaft auch auf dem Macaroni Plateau im *Bronnsberg*-Nationalpark Halt gemacht (ANDREAS/GRUETZMACHER 2020 in diesem Bericht; KULKE et al. 2020), um auch die *Leo Waterfalls* aufzusuchen. Im Folgenden wird im ersten Teil dieses Berichts näher auf den Rohstoffsektor in Surinam eingegangen, wobei der Fokus auf den Auswirkungen des Goldbergbaus auf die Bevölkerung und die Umwelt des Landes liegt. Der zweite Teil widmet sich dem Energiesektor im Lande (insbesondere am Beispiel des *Afobaka*-Wasserkraftwerks) und dessen Auswirkungen auf Menschen und Umwelt.

Welche Auswirkungen hat die Goldindustrie in Surinam auf die Umwelt und die Bevölkerung?



Abb. 2: Aluminiumverarbeitung in Paranam (HANSMANN 2019)

Im Jahre 1997 machte der Export von Aluminiumoxid und Aluminium mit 322 Mio. US\$ zusammen knapp zwei Drittel der Exporterlöse Surinams aus. 2017, 20 Jahre später, wird Aluminium nicht einmal mehr mit einem Prozent an den gesamten Exporten des Landes geführt (OEC 2019). Riesige Industrieanlagen für die Verarbeitung von Bauxit wurden entweder zum Teil oder komplett aufgegeben (vgl. Abb. 2). Abgelöst wurde die einst für die surinamische Wirtschaft so wichtige Bauxit- bzw. Aluminiumindustrie von einem anderen Rohstoff: Gold. Dieses Edelmetall machte mit 1,81 Mrd. US\$ im Jahre 2017 bereits 67% der Exporte Surinams aus (ebd.). Doch mit dem Goldabbau gehen nicht nur Einnahmen einher, sondern auch negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Die folgenden Ausführungen haben die Goldindustrie in Surinam zum Gegenstand, wobei zunächst kurz allgemein auf den Goldabbau eingegangen wird, um anschließend dessen Auswirkungen auf den Menschen und die Umwelt zu erläutern.

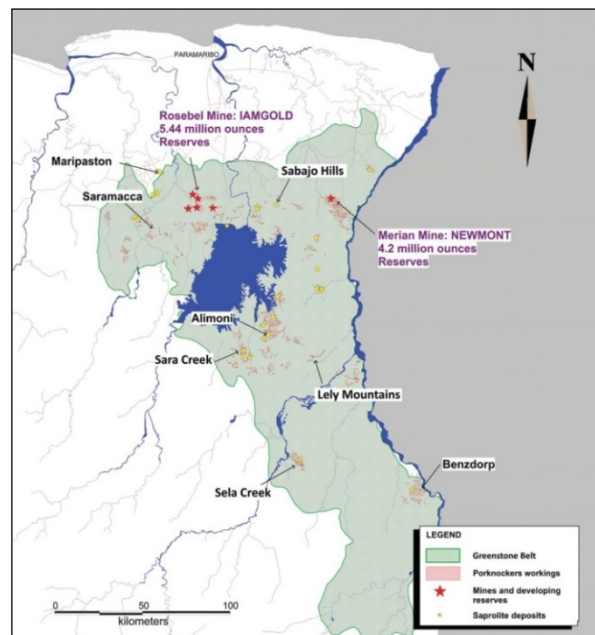


Abb. 3: Grünsteingürtel in Surinam (KIOE-A-SEN et al. 2016, S. 430)

Goldabbau in Surinam

In Surinam gibt es zwei Hauptgebiete für den Goldabbau, die beide im Bereich des *Marowijne-Grünsteingürtels* liegen (vgl. Abb. 3). Eines erstreckt sich von West nach Ost und umfasst die Abbaugelände von *Rosebel*, *Maripaston* und *Nassau*, während das zweite sich von Nordwesten nach Südosten ausdehnt, und *Sara Creek*, *Lely Mountains* und *Benzdorp* einschließt (KIOE-A-SEN et al. 2016, S. 433). Die Goldmineralisation erfolgt vordergründig an Quarz-, Quarz-Karbonaten oder Quarz-Karbonat-Turmalinadern, die den Grünsteingürtel durchziehen. Diese Adern sind wahrscheinlich an Stellen im Gestein entstanden, die eine gewisse Heterogenität aufwiesen, wie z. B. an den Kontaktstellen zwischen verschiedenen Gesteinen oder Zerklüftungen im Gestein. Diese Quarzadern können eine Stärke von wenigen Zentimetern bis zu vier Metern erreichen (IAMGOLD 2019). Neben diesen primären Goldvorkommen an den Kontaktstellen von Quarzadern und umliegendem Gestein gibt es auch noch sekundäre Ablagerungen. Diese entstehen durch das Verwittern des primären Materials und gelangen durch Ausspülungen in die Flüsse, wo sie dann als alluviales Gold sedimentiert werden (KIOE-A-SEN et al. 2016, S. 433). Der Goldabbau erfolgt in Surinam im Wesentlichen durch zwei Akteure: Zum einen durch große ausländische Unternehmen, allen voran die kanadische *IAMGOLD Cooperation* und die US-amerikanische *Newmont Mining Cooperation* (vgl. Abb. 3), zum anderen durch sogenannte *small scale artisanal mines* (kleine Goldschürfbetriebe (vgl. Abb. 5)), die zum Teil illegal betrieben werden. Beide Akteure setzen auf Tagebau, wobei die Großbetriebe neben der Gewinnung des alluvialen Goldes auch das Equipment (Sprengstoff, Radlader, etc.) besitzen, um das sich noch im Gestein befindliche Gold abzubauen. Große Bergbauunternehmen nutzen meistens kein Quecksilber für die Goldgewinnung (OUBOTER 2015, S. 532), sondern andere Methoden wie auch *IAMGOLD* in der *Rosebel-Mine*, wo ein System aus Zerkleinerern, Sieben und Filtern mit Hilfe von Aktivkohle



Abb. 4: *Sluice Box* (HANSMANN 2019)



Abb. 5: Goldmine (HANSMANN 2019)



Abb. 6: Auswaschen und Hochpumpen des Sedimentschlammes (HANSMANN 2019)

und Elektrolyse das Gold vom restlichen Gestein trennt (IAMGOLD 2019). Kleine Goldschürfbetriebe fokussieren sich auf die Gewinnung von Gold aus abgelagerten Sedimenten von (ehemaligen) Flussläufen. Dabei werden diese Sedimente meist mit Hochdruck ausgespült und auf sogenannte *sluice boxes* gepumpt (vgl. Abb. 4 u. Abb. 6). Diese Rüttelsiebe werden durch Motoren angetrieben, die den Sedimentschlamm über Matten mit Quecksilber befördern. Quecksilber bindet dann die Goldpartikel in einem Prozess, den man Amalgamierung nennt (OUBOTER 2015, S. 532). Das dadurch entstandene Goldamalgam wird im Anschluss eingeschmolzen, wobei das Quecksilber verdampft und lediglich das Gold übrigbleibt (OTTENBROS et al. 2019, S. 147).

Negative Auswirkungen des Goldabbaus auf die Umwelt

Surinam ist das Land mit der weltweit höchsten Waldbedeckung (ca. 93%) (REDD+ SURINAME 2019). Gleichzeitig droht durch den Goldabbau Ungemach. Davon sind insbesondere die Flächen auf dem Guayana-Schild betroffen, wo große Teile Surinams, Guayanas, Französisch-Guayanas und des brasilianischen Bundesstaates Amapá liegen. Allein auf diese Flächen entfallen ca. 40% der Abholzung, die auf Goldabbau zurückzuführen ist. In Surinam ist dieser ebenfalls für den Großteil der jährlich steigenden Entwaldung verantwortlich (DEZÉCACHE et al. 2017, S. 2). Im Verlauf der weiteren Exkursion, sowohl beim Überqueren des Regenwalds mit dem Flugzeug als auch vom Gipfel der bestiegenen Anhöhen aus (vgl. Abb. 7 u. Abb. 8), waren immer wieder ‚kahle Stellen‘ zu sehen, die überwiegend auf den Goldabbau zurückzuführen waren. Großprojekte wie die *Rosebel-Mine* machen jedoch nach Schätzungen der *Université de la Guyane* nur ein Prozent der durch Goldabbau bedingten Abholzung aus. Den hauptsächlichen Anteil an der Entwaldung haben kleine, handwerklich betriebene, oft illegale Goldminen (ebd., S. 4). Neben der Entwaldung ergeben sich zahlreiche weitere Folgeprobleme wie beispielsweise verstärkte Erosions- und Denudationsprozesse, da der nährstoffreiche Oberboden nun offenliegt und leicht durch Niederschläge abgetragen werden kann. Gerade der Oberboden ist im tropischen Regenwald aufgrund des geschlossenen Nährstoffkreislaufs nur einige Zentimeter dick. Sollte dieser einmal abgetragen sein, sei es durch natürliche Prozesse oder durch anthropogen bedingten Bergbau, wird es für



Abb. 7: Goldmine in Guayana (HANSMANN 2019)

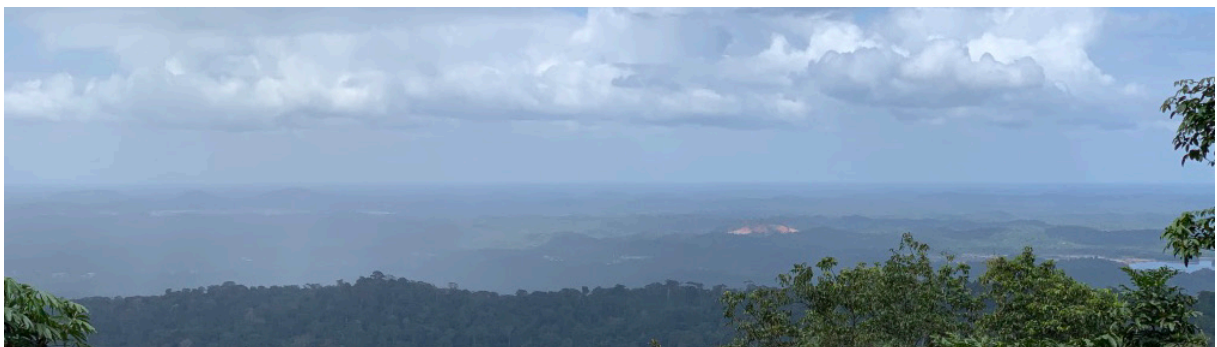


Abb. 8: Blick vom *Macaroni-Plateau* auf die *Rosebel-Mine* (HANSMANN 2019)

Pflanzen sehr schwer, dort wieder ‚Fuß zu fassen‘ (FLORES et al. 2019, S. 5). Entwaldung ist ein Hauptgrund für den Verlust von Biodiversität in den tropischen Regenwäldern Südamerikas. Zahllose Tier- und Pflanzenarten werden durch die Abholzung bedroht und drohen im schlimmsten Fall auszusterben. Große Teile der Flora und Fauna im Amazonas und somit auch in Surinam sind üblicherweise endemisch, also nur in diesen Gebieten vorzufinden.



Abb. 9: Dieselmotor für das Betreiben einer *sluice box*
(HANSMANN 2019)

Schätzungen zufolge gibt es im Amazonas-Regenwald, von dem ein Teil auch in Surinam liegt, 40.000 verschiedene Arten von Gefäßpflanzen, von denen ca. 30.000 endemisch sind. Vor allem diese Arten sind von der Abholzung massiv gefährdet (VIEIRA et al. 2008, S. 953). Die hier beschriebenen Folgen sind jedoch nur ein Bruchteil möglicher Effekte, die nicht nur lokale, sondern auch globale Wirkungen entfalten, wie z. B. der Verlust des Regenwalds als Kohlenstoffspeicher oder veränderte Niederschlagsbilanzen. Neben der Abholzung zum Zwecke des Goldabbaus wirkt sich auch der exzessive Einsatz von Quecksilber in kleinen Minen sehr negativ auf die Natur in Surinam aus. Der Quecksilberverbrauch variiert je nach Menge, Qualität und Korngröße des Materials. Es wird jedoch angenommen, dass für jedes Kilogramm Gold, das gewonnen wird, ca. ein Kilogramm Quecksilber verwendet wird (VEIGA 1997, S. 94ff.). Quecksilber kann im Kleinen, z. B. beim klassischen Goldwaschen mit einem Teller verwendet werden oder – und dies ist meist der Fall – beim Einsatz der oben beschriebenen *sluice boxes* (einer Art Goldwaschrinne mit Rüttelgitter) (vgl. Abb. 4), die, wie im Beispiel der besuchten Mine, von Dieselmotoren (vgl. Abb. 9) betrieben werden.

Dies trägt auch erheblich zur Lärm- und Luftverschmutzung bei. In der besuchten Mine wurden diese Motoren aus alten Autos ausgebaut. Die Abwässer, welche zumeist noch erhebliche Mengen an Quecksilber enthalten, werden dabei nicht einmal in Zwischenbecken geleitet, um das darin enthaltene, quecksilberbelastete Sediment auszufiltern, sondern ungeklärt zurück in die Flüsse oder in die umliegenden Gebiete abgeführt (vgl. Abb. 10; OUBOTER 2015, S. 532). Ein Großteil des Quecksilbers bleibt in metallischer Form an Sedimentpartikeln gebunden: Im anaeroben Milieu, wie es z. B. am Flussboden auftritt, besteht allerdings auch die Möglichkeit, dass es von Bakterien zu Methylquecksilber umgewandelt wird. Diese hochgiftige Form des Quecksilbers wird dadurch in



Abb. 10: Abwässer werden ungeklärt abgeleitet
(HANSMANN 2019)

der Nahrungskette angereichert und ist insbesondere für Vögel und Säugetiere sehr schädlich (ebd., S. 532). An zahlreichen Stellen in Surinam, sowohl in unmittelbarer Umgebung von Goldminen als auch flussauf und –abwärts, konnten erhöhte, mitunter auch sehr hohe, Quecksilberwerte in Bodensedimenten und Fischgewebe nachgewiesen werden. Vor allem bei Raubfischen (z. B. Piranhas) zeigten sich erhöhte Werte. Die höchsten Werte wurden direkt in unmittelbarer Umgebung der *shuice boxes* gemessen. Außerhalb der unmittelbaren Umgebung wurde aber auch eine erhöhte Quecksilberbelastung im *Brokopondo*-Reservoir (vgl. Abb. 12) vorgefunden, an dem die Exkursionsteilnehmer die Nacht verbrachten (ebd., S. 534f.). Am nächsten Tag wurde das Fangen von genau jenen Piranhas im *Brokopondo*-Reservoir als Aktivität angeboten, wobei lokale Begleiter erzählten, dass diese Raufische durchaus von der lokalen Bevölkerung – wenn auch in geringen Mengen – verzehrt würden. Im Rahmen des Verzehrs von quecksilberbelastetem Fisch gelangt das gefährliche Neurotoxin auch in den menschlichen Körper (dazu mehr im nächsten Abschnitt). Neben dem aquatischen, gibt es auch einen atmosphärischen Quecksilbertransport. Dabei wird ein kleiner Teil des natürlich im Boden vorkommenden oder z. B. während Ausgrabungsarbeiten freigesetzten Quecksilbers durch äolische Prozesse als Staub in die Atmosphäre gewirbelt oder, in größerem Ausmaß, beim Schmelzen von amalgamiertem Gold freigesetzt. Dieses Quecksilber lagert sich dann entweder trocken auf der Erdoberfläche ab oder geht bei Niederschlag in der Umgebung nieder, was erhöhte Quecksilberwerte auch flussaufwärts der Minenstandorte erklärt (ebd., S. 532).

Negative Auswirkungen des Goldbergbaus auf die Bevölkerung in Surinam

Quecksilber wird vom Menschen zum Großteil durch Nahrung, Einatmen und direkten Kontakt aufgenommen. Der Goldabbau in Surinam unterliegt zwar Regulierungen, jedoch mangelt es an deren Umsetzung und Kontrolle. Schürfrechte werden teilweise durch das Überreichen eines einfachen Schriftstücks erteilt, was auch manchmal informell erfolgt. Eine Einschätzung über die Legalität einer bestimmten Mine lässt sich dadurch oft nicht eindeutig klären (OTTENBROS et al. 2018, S. 143). Sicherheitsstandards sind in den kleinen, informell betriebenen Minen quasi nicht existent, was die Teilnehmer auch vor Ort bestätigen konnten. Weder Helme, Atemschutzmasken noch Handschuhe sind die Regel. Nicht nur Minenarbeiter, sondern fast alle Teile der Bevölkerung kommen in Kontakt mit Quecksilber (ebd., S. 144). Gelangt Quecksilber in den Körper, kann dies zu Fehlfunktionen des zentralen Nervensystems führen: unkontrollierbares Zittern, Nierenfehlfunktionen, Verhaltensstörungen, Impotenz und Fehlbildungen bei Ungeborenen sind die Folge (ebd., S. 143; OUBOTER 2015, S. 533). Verschiedene Studien zum Quecksilbergehalt in den Haaren von Minenarbeitern sowie Einwohnern im Umkreis der Minen haben ergeben, dass ein Großteil der Menschen erhöhte Quecksilberwerte aufwies, welche über den Grenzwerten der EPA (US-amerikanische Umweltbehörde, *United States Environmental Protection Agency*) von 1µg/g lagen. Eine Studie, welche die Populationen in verschiedenen Dörfern entlang des *Lava*-Flusses an der Grenze zu Französisch-Guayana untersuchte, ergab, dass 79 % der Kinder sogar einen Haarquecksilberwert von mehr als 10µg/g aufwiesen. Eine Ursache, die diese erhöhten Werte erklären kann, ist der Verzehr von quecksilberbelasteten Fischen. Vor allem die Dörfer im Inland sind davon stark betroffen. In einer Studie von 2010/2011 wurde die Ernährung von zwei Dörfern mit indigener Bevölkerung betrachtet, welche von *Maroons* bzw. *Amerindians* bewohnt wurden, wobei fast die ganze Bevölkerung angab, regelmäßig Fisch aus dem *Saramacca*-Fluss zu verzehren. 75 % der Fischproben wiesen Quecksilberwerte auf, die über den Grenzwerten der Weltgesundheitsorganisation lagen. Vor allem die Dörfer im Inland sind auf lokale Proteinquellen angewiesen und können diese kaum, wie in Paramaribo möglich, durch Importwaren aus dem Ausland substituieren (OUBOTER 2015, S. 537ff.). Neben wild gefangenem Fisch gibt es auch Aquakulturen, wie am *Commewijne*-Fluss (im Norden Surinams), die flussabwärts von Goldminen und somit direkt im Einflussgebiet von quecksilberverseuchten Abwässern liegen (ebd., S. 533). Auch in der Hauptstadt Paramaribo gibt es an manchen Orten erhöhte Quecksilberwerte, vor allem im Nahbereich von Goldschmiede- und Juweliergeschäften. Eine Studie der *Anton de Kom University of Suriname* ergab, dass die atmosphärischen Quecksilberwerte in Paramaribo zwar erhöht waren,

jedoch vergleichbar mit anderen Städten. In den Juweliergeschäften jedoch waren die Werte höher als internationale Grenzwerte für unbedenklich festlegen. Arbeiter in diesen Betrieben sind somit auch ohne den Verzehr von mit Quecksilber belasteten Lebensmitteln stark gefährdet (ebd., S. 537ff.). Goldabbau bietet für die Bevölkerung eine überdurchschnittliche Einkommensquelle, jedoch ist diese aufgrund der erheblichen Gesundheitsrisiken ‚ein Spiel mit dem Feuer‘. Vor allem *Maroons* und die aus Brasilien stammenden *garimpeiros* werden in die Illegalität der Kleinstminen getrieben und versuchen auf diese Weise Geld zu verdienen (DEZÉCHACHE et al. 2017, S. 4f.). In Surinam sind 12.000 Menschen offiziell als Arbeiter in *artisanal and small scale goldmines* registriert. Aufgrund der häufigen Illegalität dieser Betriebe dürfte die tatsächliche Anzahl sehr viel höher liegen. Schätzungen zufolge liegt die Zahl der Arbeiter bei ca. 40.000 (OTTENBROS et al. 2018, S. 142). „There is a whole economy built around the goldmining in the interior“ (FREDERIKS 2019). Mit diesem Zitat beschrieb der *Head of Mission* der niederländischen Botschaft in Paramaribo die Situation der illegalen Goldgräbersiedlungen im surinamischen Inland. Neben Alkoholmissbrauch ist auch Zwangs- und Kinderarbeit sowie Prostitution in den illegalen Goldminen des Landes verbreitet. Ein rigoroses Durchgreifen Seitens der Regierung ist nicht zu erkennen (UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE 2016). Die Anzahl der kleinen, informellen Minen korreliert mit dem Goldpreis: Ist dieser hoch, lohnen sich auch kleine Schürfbetriebe. Diese werden bei sinkendem Goldpreis jedoch schnell aufgegeben (DEZÉCHACHE et al. 2017, S. 2f.). Wie bereits angesprochen, wird das Gold in sogenannten *open pit mines* abgebaut, also im Tagebau. Werden diese aufgegeben, findet keine Aufforstung statt. Es besteht dann die Möglichkeit, dass sie mit Wasser volllaufen, sich zu stehenden Gewässern entwickeln und somit zu geeigneten Brutstätten für Mosquitos werden, welche, wie im Falle der Anophelesmücke, Malaria übertragen können. Doch auch in aktiven Minen gibt es oft stehende Gewässer, weshalb Minenarbeiter einem besonders hohen Risiko ausgesetzt sind, sich mit Malaria zu infizieren. Auch wenn in den letzten Jahren in Surinam die Malariafälle aufgrund von besseren Präventions- und Behandlungsmöglichkeiten stark zurückgingen (in den Jahren von 2003 bis 2009 von ca. 14.000 auf 1.000), sind Minenarbeiter immer noch gefährdet und gelten sogar als einzige wirklich signifikant von Malaria gefährdete Bevölkerungsgruppe des Landes (CASTELLANOS et al. 2016, S. 59). Die hier dargelegten Aspekte stellen nur einen Teil der negativen Auswirkungen der Goldindustrie auf Mensch und Umwelt in Surinam dar, sollen aber ein erstes Bild der Situation vor Ort vermitteln. Doch nicht nur die Goldindustrie weist problematische Aspekte hinsichtlich ihres Wirtschaftens auf, denn auch die Energiewirtschaft von Surinam entfaltet unter Anderem negative Wirkungen, worauf im Folgenden eingegangen wird.

Welche Auswirkungen hat die Energiegewinnung durch das Wasserkraftwerk *Afobaka* in Surinam auf die Umwelt und die Bevölkerung?

Um die Auswirkungen der Stromerzeugung durch den Bau von Staudämmen und Wasserkraftwerken in Surinam besser einordnen zu können, soll zu Anfang ein Überblick über die Energiewirtschaft gegeben werden, damit der hiesige Stellenwert der Wasserkraft deutlich wird. Dies hilft, die Auswirkungen auf Umwelt und Bevölkerung besser einordnen zu können. Für die Weiterverarbeitung von Bauxit wurde 1960 der erste große Staudamm in den Tropen Surinams konstruiert. Der durch das Wasserkraftwerk erzeugte Strom wurde größtenteils für diese Produktion verwendet (MOL et al. 2007, S. 353). Damit der Stellenwert dieser Anlage für die gesamte Energiewirtschaft deutlich wird, soll zu Anfang ein allgemeiner Überblick zu Energieproduktion und -verbrauch gegeben werden – mit Exkursen zur Versorgungssicherheit und zukünftigen Projekten. Im Anschluss wird das Wasserkraftwerk im Detail vorgestellt, wobei vor allem die negativen Auswirkungen des Staudammbaus für Mensch und Ökosystem diskutiert werden.

Energiewirtschaft in Surinam

Ein Großteil der Energieversorgung des Landes erfolgt über Elektrizität, Propangas, welches vor allem zum Kochen genutzt wird und ferner über Kraftstoffe wie Diesel, Gas und Kerosin (LACHMAN 2014, S. 2f.). Darüber hinaus wird insbesondere im Landesinneren, aber auch in Ballungsräumen, Holz als Energieträger (z. B. für den Hausbrand genutzt) (MATAI et al. 2015; BRÖGE/HARTMANN 2016, SUWALA/KULKE 2016; MARQUARD/PICHL 2018; SUWALA et al. 2018 für dieses Phänomen in schlecht erschlossenen Regionen). Das Land verfügt über einen Reichtum an Rohstoffen wie Uran, Erdöl und Gas. Doch auch für Erneuerbare Energien wie Wasserkraft, Solarenergie und Biomasse ist Surinam besonders geeignet (LACHMAN 2014). Trotz des großen Potenzials für erneuerbare Energien wurden im Jahr 2016 knapp zwei Drittel des Stroms durch die Verbrennung von Diesel und Schweröl erzeugt, ein knappes Drittel wurde durch Wasserkraft und ein Prozent durch Photovoltaik-Anlagen produziert. Dabei bleibt auch noch das de facto nicht



Abb. 11: Wasserkraftwerk Afobaka mit Staumauer
(SAUERHAMMER 2019)

vorhandene Stromnetz im Landesinneren unbeachtet. 79 Prozent der Haushalte sind an das Stromnetz angeschlossen, welches ausschließlich im Küstenbereich besteht. Weitere sechs Prozent der Haushalte werden durch staatlich betriebene Stromaggregate versorgt. 15 Prozent verfügen über keinen Stromanschluss. 130 Dörfer im Landesinneren werden durch Dieselgeneratoren mit einer Gesamtleistung von 4,5 Watt versorgt, die vor allem am Abend für vier bis sechs Stunden für die Beleuchtung laufen (RAGHOEBARSING/REINDERS 2019, S. 3ff.; für ein ähnliches Beispiel in Laos FRETTER/QUALITZ 2011; SUWALA/KULKE 2011). Bei einem Treffen mit einer Nichtregierungsorganisation in Paramaribo wurde von Schwierigkeiten mit dem Stromzugang berichtet, sodass sich das Aufladen von Smartphones, welche unter anderem wichtig für den Sprachnachrichtenaustausch für Analphabeten sind, als schwierig erweist und bei der Durchführung von Projekten immer wieder ein Hindernis darstellt (KETWARU-NURMOHAMED 2019). Die Generatoren verursachen aufgrund der hohen Transportkosten von Diesel in das verkehrsinfrastrukturell schlecht angebundene Landesinnere und der geringen Effizienz der Generatoren hohe Kosten. Allerdings beziehen die Bewohner der Dörfer diesen Strom aufgrund politischer Entscheidungen stark vergünstigt oder kostenfrei. In der Regel herrschen staatlich festgelegte Strompreise und Endverbraucher zahlen maximal 60 Prozent dieser ohnehin schon regulierten Kosten. Ferner werden verstärkt kleine Wasserkraft- und Solarenergieanlagen installiert, wobei sich die Wartung dieser Anlagen aufgrund der häufig schlechten Anbindung der Siedlungen schwierig gestaltet. Die Küstenregion wird wegen der weiträumigen Verteilung der Städte im Rahmen einiger, nicht miteinander verbundener, Stromnetze mit Elektrizität versorgt. Diese befinden sich im Besitz des größten Stromversorgungsunternehmens des Landes EBS, einem staatlichen Unternehmen (LACHMAN 2014). Die Produktion des Stroms erfolgt in zentralen Kraftwerken mit Diesel- und Schwerölaggregaten und durch das Afobaka-Wasserkraftwerk (vgl. Abb. 11). Dies hat einen Stromtransport über weite Entfernungen zum Endverbraucher zur Folge (RAGHOEBARSING/REINDERS 2019, S. 3ff.). Der surinamische Energieverbrauch pro Kopf ist im Vergleich zu anderen Entwicklungsländern besonders hoch. Ferner waren auch die Zuwachsraten der vorletzten Dekade (2001-2011) höher als jene anderer Länder im globalen Süden. Dieser enorme Anstieg hatte für Surinam eine Energieknappheit in dieser Zeit zur Folge (MEHAIRJAN/MEHAIRJAN 2010, S. 2ff.).

Probleme der Energiewirtschaft – Versorgungssicherheit

Nach Schließung der Aluminiumwerke im Jahr 2015 und der Übernahme des Wasserkraftwerkes durch den staatlichen Stromversorger *EBS* wurden enorme Strompotentiale freigesetzt. In der Folge waren Parallelen zum sogenannten ‚Ressourcenfluch‘ erkennbar. *EBS* erwirtschaftete in kurzer Zeit hohe Einnahmen, ohne dass eine Strategie für die Versorgungssicherheit in der Zukunft bestand. Einnahmen wurden ineffektiv und ineffizient ausgegeben, da Anreize für eine Strategieentwicklung nicht bestanden. Rücklagen wurden nicht gebildet, Verfahrensweisen veralteten, wurden ungeeignet und Wartungen wurden zum Großteil nur ausbessernd durchgeführt. Heutzutage übersteigt die Nachfrage nach Strom mittlerweile in Einzelfällen sogar wieder das Angebot. Letzteres resultiert sowohl aus den weiterhin hohen Investitionen in Bergbau, Tourismus und Gewerbe sowie aus dem Anstieg der Lebensqualität als Klimaanlagen im Land zum Standard wurden. Zusätzlich kommt es bei besonders langen Trockenzeiten zu Engpässen im *Brokopondo*-Stausee. Auch die Exkursionsgruppe konnte an der Stauseemauer, und hier an Ablagerungen bzw. Verdunstungsspuren, die Saisionalität des Wasserstands beobachten. Im Großen und Ganzen ist keine Gesamtstrategie für das Land zu erkennen, vielmehr konzentrieren sich Staat und Unternehmen hauptsächlich auf kleinteilige Maßnahmen, um die Nachfrage bedienen zu können. So kommt es unter anderem zu Strom- und Frequenzschwankungen und zu geplanten sowie ungeplanten Stromausfällen, wobei zum Teil enorme Kosten durch Schadensersatzansprüche und beschädigte Anlagen entstehen. Dies behindert eine kontinuierliche Entwicklung von Industrie und Gewerbe (LACHMANN 2014). Der Inhaber einer besuchten Möbelproduktion in Paramaribo konnte zwar von diesen Problemen nicht berichten, erklärte diese ungewöhnliche Energiesicherheit in seinem Betrieb mit der Nähe zu einem Krankenhaus, welches, wie wohl der Rest des entsprechenden Teils der Stadt, weitestgehend mit kritischer Infrastruktur auch bei Ausfällen ausgestattet ist. Allerdings wurde von anderen Wachstumshemmnissen, wie höheren Strompreisen ab 18 Uhr berichtet, sodass Schichtarbeit wenig lukrativ sei (DILWEG 2019).

Erneuerbare Energie

Die gegenwärtige Hauptquelle für Erneuerbare Energie ist die Wasserkraftanlage Afobaka mit 189 Megawatt (MW) (zum Vergleich: ein mittelgroßes Kernkraftwerk in Deutschland verfügt über eine Nennleistung von etwa 1.400 MW. Damit können in etwa 3,5 Millionen Haushalte versorgt werden). Trotz des geringen Höhenunterschiedes eignet sich Surinam für die Schaffung von Stauseen durch Dämme. Studien gehen davon aus, dass Wasserkraftanlagen maximal 4.000 MW Strom erzeugen könnten, würden alle Potenziale ausgenutzt (LACHMANN 2014, S. 3f.). Zusätzlich dazu werden Freiflächen-Solarsysteme und Solar-



Abb. 12: Baumstämme im *Brokopondo*-Stausee
(SAUERHAMMER 2019)

dächer installiert, insbesondere im Landesinneren. Das größte System versorgt die *Rosebel*-Mine mit Strom. Zusätzlich werden aber auch Telekommunikationsanlagen, Gesundheitseinrichtungen und zunehmend auch Privathaushalte mit Solarenergie versorgt. Das 2006 verabschiedete Stromgesetz erleichterte die Einspeisung von Stromüberschüssen für Privathaushalte und Unternehmen in das nationale Stromnetz, was den Bau von Solaranlagen auch in Städten lohnenswerter macht (RAGHOEBARSING/REINDERS 2019).

Energiewirtschaft: Zukunft

Bei gleichbleibender Steigerung der Stromnachfrage von sechs bis zehn Prozent jährlich wird sich die Nachfrage 2030 verdoppelt haben. Ziel der Energiewirtschaft von Surinam ist die Befriedigung dieser Nachfrage. Gleichzeitig muss bis 2027 das Ziel der Karibischen Gemeinschaft (englisch: *Caribbean Community and Common Market*, CARICOM) erreicht werden, knapp die Hälfte der Stromnachfrage durch Erneuerbare Energien zu decken. Gegenwärtig liegen die Schwerpunkte der Energiewirtschaft beim Bau neuer Anlagen vor allem in den Bereichen Wasserkraft und Wärmekraft, da *EBS* in der jüngeren Vergangenheit im Zusammenhang mit diesen beiden Anlagentypen Erfahrungen sammeln konnte. Zukünftige Projekte sind der Bau eines neuen Wärmekraftwerkes, die Erweiterung des *Afobaka*-Kraftwerks, die Umleitung weiterer Zuflüsse in den Stausee, der Neubau eines Wasserkraftwerkes im Westen am *Kabalebo*-Fluss sowie der Bau eines Biomassekraftwerkes. Ferner sollen die Stromnetze zwischen Surinam und Französisch-Guayana verbunden werden, um Spannungs- und Frequenzschwankungen zu reduzieren. Des Weiteren sollen kleine Wasserkraft- und Solarenergieanlagen, vor allem im Landesinneren, installiert werden, um dort die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern (RAGHOEBARSING/REINDERS 2019).

Das Afobaka-Wasserkraftwerk

Der *Afobaka*-Staudamm wurde zwischen 1960 und 1964 erbaut und gilt als der erste große Staudamm in den Tropen. Das Bauwerk hat eine Höhe von 54 Metern (über der Talsohle) und die Kronenlänge beträgt aufgrund des stark reliefierten Geländes insgesamt zwölf Kilometer. Die Staumauer oberhalb der Wasserkraftanlage hat eine Gesamtlänge von 2.000 Metern. Aufgestaut im *Brokopondo*-Stausee wird der Fluss *Suriname*. Die Wasseroberfläche beträgt 1.560 km², eine Fläche fast dreimal so groß wie der Bodensee. Aufgrund des kleinen Einzugsgebietes von 12.550 km² und dem flachen Stausee mit einer mittleren Tiefe von 11,5 Metern (vgl. Abb. 12) ist die Fläche des Stausees besonders groß und die Energiegewinnung der Wasserkraftanlage eher gering (MOL et al. 2007, S. 2f.). Gebaut wurde der Damm aufgrund des hohen Strombedarfs für die Verarbeitung von Bauxit zu Aluminium für das amerikanische Unternehmen *Alcoa* (2017 wurde die Aluminiumproduktion eingestellt). Ein kleiner Teil der Stromproduktion ging zusätzlich an die Hauptstadt Paramaribo (LACHMANN 2014, S. 6). Neben der Energiegewinnung bringt der Stausee weitere Möglichkeiten für den Distrikt *Brokopondo* mit sich. So konnte vor Ort beobachtet werden, dass der Stausee auch die Erschließung des Binnenlandes mit Booten einfacher macht. Frachtboote können so kostengünstiger Kraftstoffe und Material transportieren, zum Beispiel für den Goldbergbau. Zusätzlich schafft der See neue Möglichkeiten für Tourismus und die Fischereiwirtschaft. Die Exkursionsgruppe übernachtete direkt am Ufer des Stausees. Am nächsten Morgen wurde das Gewässer mit Kanus erkundet. Allerdings ist die Konzentration von Quecksilber im Wasser aufgrund der vielen kleinen Goldminen in der Umgebung besonders hoch, was kommerziellen Fischfang schwierig macht. Außerdem leben vor allem Piranhas in dem See. Sie zerbeißen die Fischnetze und sind als Speisefisch bei der lokalen Bevölkerung nicht sonderlich beliebt (MOL et al. 2007).



Abb. 13: Stromleitungen entlang der Straße zum Wasserkraftwerk (SAUERHAMMER 2019)

Allgemeine Auswirkungen des Staudamms

Neben den Vorteilen, die der Bau des Staudamms für die Region und Surinam brachte, sind im Zusammenhang mit Stauseen auch einige Nachteile für Mensch und Umwelt zu beobachten. Diese werden zunächst im Allgemeinen vorgestellt, bevor die negativen Auswirkungen des *Brokopondo*-Stausees im Speziellen besprochen werden. Das Aufstauen von Flüssen hat zur Folge, dass ehemaliger Lebensraum verloren geht. So müssen die Menschen umgesiedelt werden. Oft erfolgt dies nicht freiwillig. Zudem können dadurch Ökosysteme zerstört werden (ERDMANN/BUSSE 2019; SUWALA et al. 2019). Durch das Verfaulen der überfluteten Pflanzen im sauerstoffarmen Umfeld entstehen klimaschädliche Gase. Dazu kommt der hohe Materialverbrauch für den Dammbau und die Errichtung von Straßen und Stromleitungen. Auf der Fahrt von Paramaribo zum Stausee konnte beobachtet werden, dass eine Stromleitung der Straße bis zum Ziel folgt (vgl. Abb. 13). Stromleitung und Straße wurden nur gebaut, damit die Wasserkraftanlage erreichbar ist. Für Fische sind die Staudämme künstliche Hindernisse, die oft nicht zu überwinden sind. Die Fischpopulation nimmt ab, weil die Tiere in den Turbinen sterben und stromaufwärts wandernde Fische ohne Fischtreppe nicht zu ihren Laichplätzen gelangen können. Zusätzlich sorgt das stehende Gewässer für eine verstärkte Sedimentation, sodass Fische, die auf Kies- und Gerölluntergrund angewiesen sind, ihre Lebensgrundlage verlieren (SCHULTE 2010). Auch die Gefahr eines Dammbrechens besteht, wodurch insbesondere die Menschen, die stromabwärts leben, bedroht werden.

Auswirkung auf Maroons

Menschen, die auf dem Gebiet des heutigen Stausees wohnten, wurden zwangsweise umgesiedelt. 6.000 bis 10.000 der dort lebenden *Maroons* wurden vertrieben und verloren neben ihren Häusern ihre Heimat, Jagdgebiete, Äcker, religiöse Stätten und Gräber. Als neue Heimat baute die Regierung neue Siedlungen wie zum Beispiel *Brownsberg*, die aber die alte Heimat oft nicht ersetzen konnten. Während der Fahrt durch die Stadt fiel auf, wie gesichtslos und standardisiert die neuen Häuser und Straßen aussahen. Zudem wurden die Bewohner der Stadt nach Glaubensrichtungen und deren besonderen Eigenheiten räumlich getrennt. All dies führte dazu, dass das soziale Gefüge aus der alten Heimat verloren ging (JUSSEN 2014). Die Auswirkungen dazu wurden bisher nicht wissenschaftlich untersucht. Es ist jedoch zu vermuten, dass durch den Verlust des sozialen Gefüges Kontrollmechanismen innerhalb der Gruppe verloren gingen – mit den üblichen Folgen wie Alkoholismus oder Prostitution.

Auswirkungen auf das Ökosystem Fluss

Vor dem Bau des Staudammes konnte im Fluss *Suriname* eine hohe Diversität und Artenvielfalt vorgefunden werden. Eine Untersuchung des Stausees im Jahr 2005 ergab, dass nach 40 Jahren die Diversität und Ausgewogenheit der Arten dramatisch abgenommen hat, was zeigt, dass sich die Lebewesen nicht an das neue Habitat anpassen konnten. Die intensive Zersetzung der Vegetation des überfluteten Regenwaldes sowie des Planktons verursachten eine schlechte Wasserqualität im See, aber auch flussabwärts, sodass viele Fische starben (MOL et al. 2007). Durch die reduzierte und gesteuerte Wassermenge und Ablagerung grober Sedimente wie Sand vor dem Staudamm veränderte sich auch der Fluss in Richtung Mündung. So kommt es zur Erosion des Flussbettes und Versandung des Flusses in Küstennähe in Form von Flussschwellen. Außerdem nimmt die Dominanz der Tide in Richtung der Flussmündung bei der Hauptstadt Paramaribo mit ihrem Hafen in der Mündung zu (GERSI et al. 2016).

Fazit

Wie in beiden Teilen des Berichts beschrieben, bringen Goldabbau und die Stromproduktion (auch) mit Wasserkraft schwerwiegende Auswirkungen für Mensch und Umwelt mit sich. Will man verstehen, warum diese in Kauf genommen werden, muss der Stellenwert dieser Wirtschaftszweige für das Land berücksichtigt werden. Da andere Wirtschaftszweige wie sonstige Industrien oder die Landwirtschaft in diesem Land unterentwickelt sind, ist die Abhängigkeit vom Abbau des Edelmetalls besonders groß. Viele Hoffnungen liegen auf der Möglichkeit der Entdeckung und Erschließung von Ölfeldern vor der Küste, wie es im Nachbarland Guayana bereits geschehen ist. Bis dahin ist jedoch zu erwarten, dass die Abhängigkeit von Gold noch zunehmen wird. Im September 2018 berichtete das Unternehmen *IAMGOLD*, dass Schätzungen für den Umfang der Goldvorkommen in der *Rosebel*-Mine um über 50 % angehoben werden, da auf dem neu erworbenen Gebiet in *Samaracca* große Goldvorkommen entdeckt worden sind (IAMGOLD 2019). Solche Großprojekte sind jedoch immer noch die Ausnahme. Ein möglicher Ansatz, um die illegalen Goldminen einzudämmen, könnte eine effizientere und rigorosere Durchsetzung bestehender Gesetze und die Konzentration auf wenige große Betriebe sein, die sich aber im optimalen Fall entweder in staatlichem Eigentum oder zumindest unter staatlicher Kontrolle befinden sollten. Korruption ist in Surinam jedoch ein großes Problem, was auch in diversen Gesprächen vor Ort deutlich wurde. So teilte beispielsweise der Pressesprecher der niederländischen Botschaft in Paramaribo mit, dass er am Willen der surinamischen Behörden zweifle, den illegalen bzw. semilegalen Goldabbau zu unterbinden (PRESSESPRECHER NIEDERLÄNDISCHE BOTSCHAFT IN PARAMARIBO 2019). Auch vom Wasserkraftwerk *Afobaka* ist das Land abhängig, da die Anlage mehr als ein Drittel des Strombedarfs des Landes deckt. Geplant ist sogar ein Ausbau der Anlage, um die Versorgungsengpässe zu bekämpfen. Die dadurch entstehenden Schäden würden mit einem weiteren Verlust von Ökosystemen oder der Vertreibung Tausender Menschen einhergehen. Alternativen wie der Bau von Photovoltaik-Anlagen bestehen und werden auch, wie bei der *Rosebel*-Mine, genutzt. Das Potenzial ist allerdings bei Weitem nicht ausgereizt. Auch der Bau von Mikroanlagen für Solar- und Wasserkraftanlagen ist insbesondere für das Landesinnere interessant (ohne hier auch städtische Haushalte auszuklammern), nachdem die Einspeisungsregeln in das nationale Netz gelockert wurden. Ein baldiges Ende dieser Entwicklung ist momentan jedoch nicht abzusehen, betrachtet man die Gesamtheit der geplanten Projekte für die Zukunft des Landes.

Literaturverzeichnis

- ANDREAS, C. / GRUETZMACHER, I. (2020): Das touristische Potenzial von Surinam und Möglichkeiten für dessen Entwicklung. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (2020): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 129-144.
- BRÖGE, S. / HARTMANN, J. (2016): Haitis periphere Räume – Landwirtschaft im Umbruch? In: SUWALA, L./KULKE, E. (Hrsg.): Hispaniola – Bericht zur Hauptexkursion 2015. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 191. Berlin, S.189-206.
- ERDMANN, A / BUSSE, M. (2019): Wandel der landwirtschaftlichen Strukturen während des Kollektiv-Entkollektivierungsprozesses im Ferghana-Tal. In: SUWALA, L. / KULKE, E. / JÖRGENSEN, J. (Hrsg.): Zentralasien – Bericht zur Hauptexkursion 2018. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 196. Berlin, S. 129-141.
- CASTELLANOS A. / CHAPARRO-NARVÁEZ, P. / MORALES-PLAZA, C. D. / ALZATE, A. / PADILLA, J. / ARÉVALO, M. / HERRERA S. (2016): Malaria in gold-mining areas in Colombia. In: Memórias do Instituto Oswaldo Cruz, 111 (1), S. 59-66.

- DEZÉCACHE, C. / FAURE, E. / GOND, V. / SALLES, J. / VIEILLEDENT G. / HÉRAULT, B. (2017): Gold-rush in a forested El Dorado: deforestation leakages and the need for regional cooperation. In: *Environmental Research Letters*, 12 (3), S. 1-11.
- DILWEG, C. (2019): Gespräch mit Herrn Dilweg (Randoe Surinam Möbelproduktion) vom 05.03.2019.
- FLORES, B. M. / JAKOVAC, C. / STAAL, A. / HIROTA, M. / HOLMGREN, M. (2019): Soil erosion as a resilience drain in disturbed tropical forests. In: *Plant and Soil*, S. 1-15.
- FREDERIKS, J. (2019): Gespräch mit dem Head of Mission Jaap Frederiks (Niederländische Botschaft in Paramaribo) vom 05.03.2019.
- FRETTER, A.-S. / QUALITZ, G. (2011): Lebensader Mekong – Inwiefern führt die Einbindung der Dörfer am Mekong in Wirtschaftskreisläufe zu Veränderungen der traditionellen Lebensweisen? In: SUWALA, L./KULKE, E. (Hrsg.): Thailand / Laos – Bericht zur Hauptexkursion 2011. *Arbeitsberichte Geographisches Institut*, Heft 166. Berlin, S. 125-136.
- GERSI, K. / AUGUSTINUS, P. / VAN BALEN, R. T. (2016): Marine and anthropogenic controls on the estuary of the Suriname River over the past 50 years. In: *Netherlands Journal of Geoscience*, 95 (4), S. 419-428.
- IAMGOLD (2019): Operations: Rosbel Gold Mine, Suriname. Im Internet: <http://www.iamgold.com/English/operations/operating-mines/rosebel-gold-mines-suriname/default.aspx> (letzter Zugriff: 29.05.2019).
- JUSSEN, F. (2014): Vertrieben aus dem Paradies. Im Internet: https://web.archive.org/web/20160313044517/http://www.kontinente.org/de/reportage_suriname_vertrieben_aus_dem_paradies.html (letzter Zugriff: 29.05.2019)
- KETWARU-NURMOHAMED, S. (2019): Vortrag von Frau Ketwaru-Nurmohamed (Bureau voor de Dienstverlening aan NGO's) vom 04.03.2019.
- KIOE-A-SEN, N. / VAN BERGEN, M. / WONG, T. / KROONENBERG, S. E. (2016): Gold deposits of Suriname: geological context, production and economic significance. In: *Netherlands Journal of Geosciences*, 95 (4), S. 429- 445.
- KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (2020): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. *Arbeitsberichte Geographisches Institut*, Heft 200. Berlin.
- LACHMAN, D. A. (2014): Energy education as a necessary condition to transition to a robust future energy security in Suriname. In: *Energy Education*, 1 (1), S. 1-18.
- MARQUARD, K. / PICHL, J. (2018): Auswirkungen des Tourismus auf den Tikal-Nationalpark – zwischen touristischer Inwertsetzung, Umweltschutz und dem Erhalt des Maya-Erbes. In: SUWALA, L./KULKE, E./GADE, K. (Hrsg.): Zentralamerika – Bericht zur Hauptexkursion 2017. *Arbeitsberichte Geographisches Institut*, Heft 195. Berlin, S. 169-186.
- MATAI, R., / JAGESSAR, S. / EGERTON, L. (2015): Wood energy in Suriname. *Forestry Economic Service/SBB. Foundation for Forest Management and Production Control*, Paramaribo.
- MEHAIRJAN, S. / MEHAIRJAN, R. (2019): Developments & Future Expansions Potential in the Electric Power System of Suriname. *CARILEC Engineering Conference*.
- MOL, J. H. / DE MERONA, B. / OUBOTER, P. / SAHDEW, S. (2007): The fish fauna of Brokopondo Reservoir, Suriname, during 40 years of impoundment. In: *Neotropical Ichthyology*, 5 (3), S. 351-368.

- OEC (2019): Export- und Importstatistiken von Suriname. Im Internet: <https://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/sur/> (letzter Zugriff: 29.05.2019).
- OPENSTREETMAP (2019): Suriname. Im Internet: <https://www.openstreetmap.de/> (letzter Zugriff: 29.05.2019).
- OTTENBROS, I. / BOERLEIDER, R. / JUBITANA, B. / ROELEVELD, N. / SCHEEPERS, P. (2019): Knowledge and awareness of health effects related to the use of mercury in artisanal and small-scale gold mining in Suriname. In: *Environment International*, 122 (2019), S. 142-150.
- OUBOTER, P. E. (2015): Review of mercury pollution in Suriname. In: *Academic Journal of Suriname*, 6 (2015), S. 531- 543.
- PRESSESPRECHER NIEDERLÄNDISCHE BOTSCHAFT IN PARAMARIBO (2019): Gespräch mit dem Pressesprecher der Niederländischen Botschaft in Paramaribo vom 05.03.2019.
- RAGHOEBARSING, A. / REINDERS, A. (2019): The Role of Photovoltaics (PV) in the Present and Future Situation of Suriname. In: *Energies*, 12 (1), S. 85-100.
- REDD+ SURINAME (2019): Homepage von REDD+ Suriname. Im Internet: <https://www.surinameredd.org/en/reddplus-suriname/> (letzter Zugriff: 29.05.2019).
- SCHULTE, M. C. (2010): Wasserkraft contra Umwelt. Im Internet: <https://www.sueddeutsche.de/wissen/wasserkraft-wasserkraft-contra-umwelt-1.623169> (letzter Zugriff: 29.05.2019).
- SUWALA, L./ KULKE, E. (2011): Thailand / Laos – Bericht zur Hauptexkursion 2011. *Arbeitsberichte Geographisches Institut*, Heft 166. Berlin.
- SUWALA, L./ KULKE, E. (2016): Hispaniola – Bericht zur Hauptexkursion 2015. *Arbeitsberichte Geographisches Institut*, Heft 191. Berlin.
- SUWALA, L./ KULKE, E./ GADE, K. (2018): Zentralamerika – Bericht zur Hauptexkursion 2017. *Arbeitsberichte Geographisches Institut*. Heft 195, Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. / JÖRGENSEN, J. (2019): Zentralasien – Bericht zur Hauptexkursion 2018. *Arbeitsberichte Geographisches Institut*, Heft 196. Berlin.
- UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE (2016): 2016 Trafficking in Persons Report. Im Internet: <https://www.refworld.org/docid/577f95a34.html> (letzter Zugriff: 29.05.2019).
- VEIGA, M. M. (1997): Introducing new technologies for abatement of global mercury pollution in Latin America. UNIDO/University of British Columbia/Center for Mineral Technology, Rio de Janeiro.
- VIEIRA, I. / DE TOLEDO / DA SILVA, J. / HIGUCI, H. (2008): Deforestation and threats to the biodiversity of Amazonia. In: *Brazilian Journal of Biology*, 68 (4), S. 949-956.

10. März 2019

Das touristische Potenzial von Surinam und Möglichkeiten für dessen Entwicklung

CHARLOTTE ANDREAS / ILONKA GRUETZMACHER

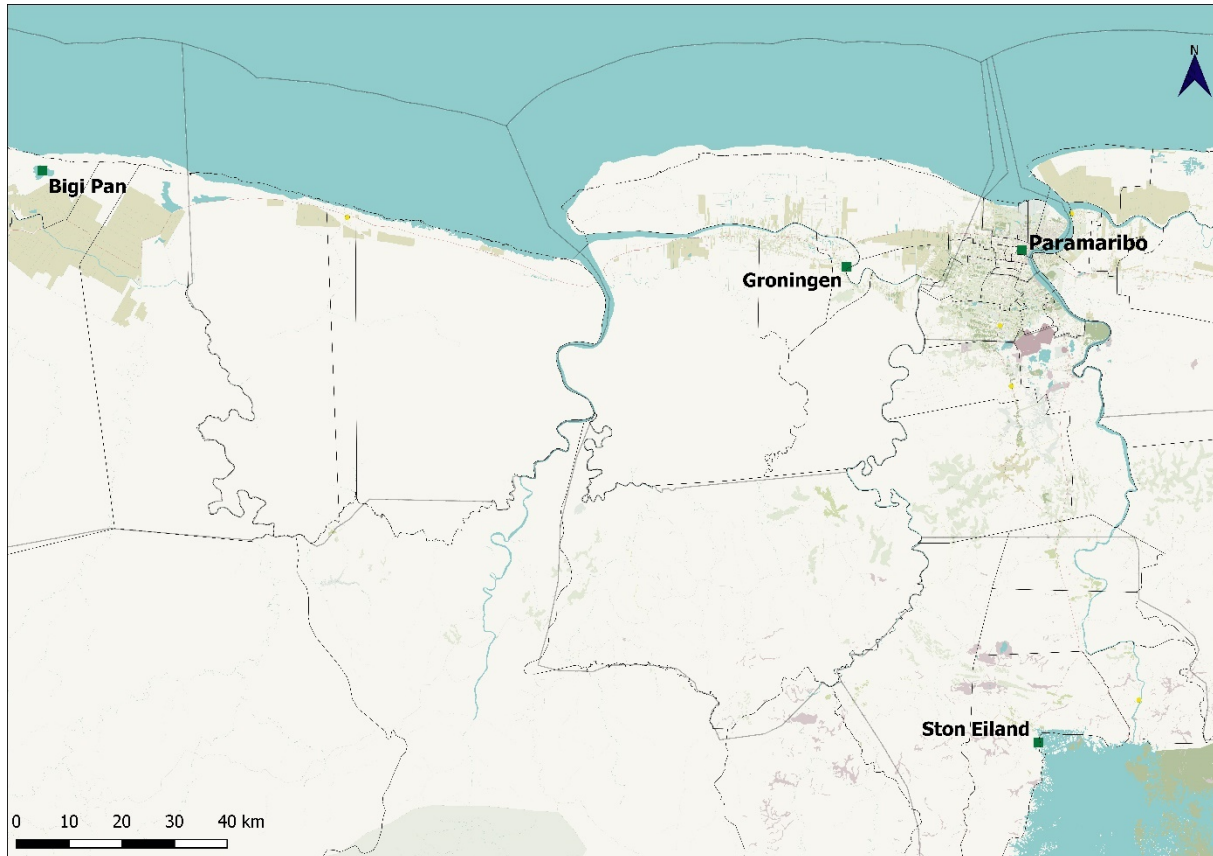


Abb. 1: Übersicht der Besuchspunkte
(eigene Darstellung, Kartengrundlage nach OPENSTREETMAP 2019)

Besuchspunkte:

- 1: Brokopondo Stausee – Ston Eiland
- 2: Paramaribo
- 3: Groningen
- 4: Bigi Pan

Einleitung

Am 10. März 2019 setzte sich die Exkursion auf der geplanten Route vom Brokopondo-Staudamm / Ston Eiland zurück nach Norden bis Paramaribo fort, hielt kurz in der Stadt Groningen westlich der Hauptstadt an (vgl. Exkurs I), und beendete den Tag nach einem weiteren Zwischenstopp im Örtchen Totness (vgl. Exkurs II) im Feuchtgebiet Bigi Pan nahe der guayanischen Grenze (vgl. Abb. 1). Am Vortag wurde der *Brownsberg* Naturpark besucht, einer der 16 Naturschutzgebiete des Landes (vier befinden sich in Planung) (vgl. Abb. 3). Der Tourismus ist in Surinam ein aufstrebender Teil der Wirtschaft (für touristische Potentiale in Guayana HAFKE/WEBER 2020 u. LEO/HÄMMERLE 2020 in diesem Bericht; KULKE et al. 2020). Trotz der intakten Natur in den drei Guyanas im Allgemeinen und Surinam im Besonderen entscheiden sich internationale Touristen in der Regel für einen Besuch der regionalen Nachbarn wie Brasilien, Kolumbien oder Peru. So besuchten Brasilien im Jahr 2016 bspw. 6,6 Millionen Touristen (CEIC 2018), während nach Surinam gerade mal 260.000 Touristen kamen (TRADING ECONOMICS 2017). Gleichzeitig ist jedoch erwähnenswert, dass Surinam im Verhältnis (Touristen zur Bevölkerungszahl) einen Touristen pro zwei Einwohner erhält, während in Brasilien ein Tourist auf 32 Einwohner im Jahr kommt. In den letzten 20 Jahren konnte Surinam zudem die Anzahl seiner Touristen nahezu versiebenfachen. 90 % der Touristen kommen aus den Niederlanden, ein großer Teil davon sind die sogenannten VFR-Touristen („Visiting friends and relatives“), die wirtschaftlich weniger bedeutsam sind als andere Touristenarten. Darüber hinaus steht Surinam vor verschiedenen Herausforderungen, um ein internationaler Konkurrent in einem wettbewerbsorientierten Tourismusmarkt zu werden. Neben Schwierigkeiten bei der Zuverlässigkeit von Wettervorhersagen und mehreren Regenzeiten im Jahresverlauf ist die fehlende Infrastruktur (z. B. Straßen, Transportmittel) hinderlich, um zum Beispiel Naturgebiete im Landesinneren zu erreichen. In diesem Beitrag werden weitere Beispiele für die aktuellen Herausforderungen und Potenziale der surinamischen Tourismusindustrie, insbesondere in den Naturschutzgebieten, diskutiert.

Tourismus in Surinam

Insgesamt trägt der Tourismus gerade einmal zwei Prozent zum BIP von Surinam bei, verglichen mit einem globalen Durchschnitt von 9 % (WORLD TOURISM ORGANIZATION 2013). Wie kann also eine im Verhältnis zur Bevölkerung große Zahl von Touristen diese geringen wirtschaftlichen Effekte erklären? Ein entscheidender Faktor ist die Form des Tourismus bzw. die Art der Touristen, die ins Land kommen. Hier entfällt ein hoher Anteil von Besuchern auf den VFR-Tourismus. Wie BACKER erklärt, werden VFR-Touristen oft übersehen und nicht dem eigentlichen Kern des Tourismus zugeordnet, da sie wenig Geld vor Ort ausgeben und häufig bei Verwandten untergebracht sind (BACKER 2007, S. 8ff.). Gleichzeitig bleiben VFR-Touristen länger an ihren Zielorten als andere Touristen. Somit wäre hier ein nicht zu unterschätzender, gegenläufiger Impact-Faktor zu erkennen. Ferner haben unterschiedliche Studien gezeigt, dass zwischen 10 % und 20 % der Gäste in Hotels wohnen, obwohl sie ihre Verwandtschaft besuchen (BACKER 2007, S. 12ff.; GRIFFIN 2013, S. 16). Darüber hinaus können VFR-Touristen zur wirtschaftlichen Prosperität beitragen, da sie eine stabilere, über längere Zeiträume anhaltende, Nachfrage schaffen und auch in nicht-touristischen Gebieten und Sektoren Geld ausgeben (GRIFFIN 2013, S. 19). Wie in Abbildung 2 zu erkennen ist, übernachteten in Surinam im Schnitt jeweils zwischen 35 und 40 % der Touristen entweder bei Freunden und Familie oder im Hotel. Falls also Surinam ähnliche Tendenzen aufweist wie Studien aus anderen Gebieten mit VFR-Touristen, die besagen, dass 10-20 % der Hotelgäste VFR-Touristen sind – kann davon ausgegangen werden, dass insgesamt etwa die Hälfte der Besucher des Landes VFR-Touristen sind. Daher ist eine weitere Herausforderung bei der Entwicklung des Tourismus, Aktivitäten zu finden, die auch VFR-Touristen anziehen.

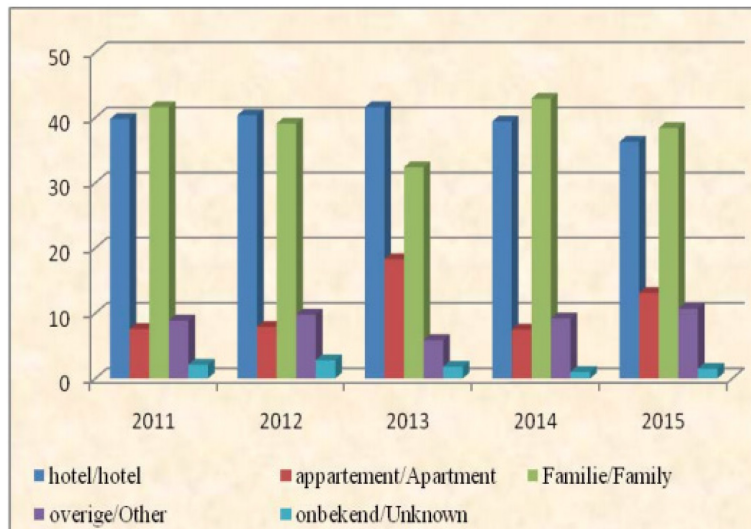


Abb. 2: Arten der Unterkunft von Touristen zwischen 2011-2015 in Surinam (in %) (GENERAL BUREAU OF STATISTICS 2016, S. 36)

Beschermde gebied/ Protected area	2011	2012	2013	2014	2015
Raleighvallen	4,197	3,608	4,882	5,541	5,129
Brownsberg	6,126	7,439	6,072	4,390	10,775
Galibi	398	173	496	317	220
Totaal/ Total	10,721	11,220	11,450	10,248	16,124

Tab. 1: Besucherzahlen in den drei meistbesuchten Naturschutzgebieten in Surinam 2011-2015 (absolute Zahlen) (GENERAL BUREAU OF STATISTICS 2016, S. 39)

Ökotourismus ist ein weiterer expandierender Markt in Surinam. Mit einer Waldbedeckung von etwa 93 % im Land, ist diese Art des Tourismus in der Lage große Zuwächse – wenn auch auf kleinem Niveau – zu erzielen. Tabelle 1 zeigt die jährlichen Touristenzahlen in den drei meistbesuchten Naturschutzgebieten in Surinam. *Brownsberg* liegt an der Spitze, gefolgt von *Raleighvallen* (alias Central Suriname Reserve) und *Galibi* als das drittbekannteste Ziel bezogen auf die Besucherzahlen. Außerhalb von *Brownsberg* und *Raleighvallen* wie zum Beispiel in *Galibi* (z. B. nur 220 Touristen im Jahr 2015) kann zweifelsohne nur von Individualtourismus gesprochen werden.

Das System der Nationalparks in Surinam

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt existieren 16 geschützte Gebiete in Surinam, die sich wiederum in 11 Naturschutzgebiete, vier besondere Umweltgebiete (*Multiple Use Management Areas- MUMAs*) und einen Naturpark aufteilen. Die geographische Verteilung der geschützten Gebiete zeigt Abbildung 3. Fünf Naturschutzgebiete befinden sich in der Küstenregion, drei in der alten Küstenebene und dem Savannengürtel und wiederum drei im Inneren des Landes. Außerdem sind noch vier sich in Planung befindliche Naturschutzgebiete eingezeichnet, welche noch mal eine Fläche von 1.320 km² (etwa zweieinhalbmal die Fläche der Stadt München) einnehmen (BRIGGS 2015, S. 21). Das mit Abstand größte Naturschutzgebiet ist das *Central Suriname Nature Reserve* mit 16.000 km² (etwa doppelt so groß wie Kreta), welches seit dem Jahr 2000 auch einen Status als UNESCO Weltkulturerbe innehat. Die vier *MUMAs* befinden sich allesamt in der Küstenregion und der einzige Naturpark befindet sich im Inneren des Landes (STINASU 2019). Surinam ist mit einer Fläche von 163.820 km² (knapp die Hälfte der Fläche der Bundesrepublik Deutschland) das kleinste, jedoch auch das grünste Land in Südamerika. Alle geschützten Gebiete umfassen zusammen eine Fläche von 22.665 km², was in etwa 14 % der gesamten Landesfläche ausmacht

(GENERAL BUREAU OF STATISTICS 2016, S. xlvii). Die Bedeutung einer derart großen Waldfläche lässt sich in ökonomischen, ökologischen und sozialen/kulturellen Funktionen angeben. Der Wald dient als Erholungsort, weist eine große Biodiversität mit großer Artenvielfalt von Tieren und Pflanzen auf und ist zugleich Wohn- und Lebensort für viele indigene Völker. Diese sind noch in gewissem Maße abhängig vom Wald, da dieser nach wie vor einen traditionellen und kulturellen Wert besitzt (ebd., S. 105). Aufgrund der hohen Biodiversität gepaart mit einzigartigen Ökosystemen und vielen endemischen Tier- und Pflanzenarten, sind die Schutzgebiete des Landes ein beliebtes Reiseziel für viele Ökotouristen und Forscher (ebd., S. 39). Jeder geschützte Zielort und Naturpark hat einen ausgewiesenen Nutzungs- bzw. Attraktionsschwerpunkt. Einige Naturschutzgebiete stehen unter besonderem Schutz, da diese Vorkommen spezifischer Tier- oder Pflanzenarten verzeichnen, wie zum Beispiel das *Galibi*-Naturschutzgebiet, da dort verschiedene Meeresschildkrötenarten an den Stränden ihre Eier ablegen oder das *Wia Wia*-Naturschutzgebiet, welches als Überwinterungsgebiet für migrierende Vögel dient (ebd., S. 107). Das besuchte *Bigi Pan MUMA* in der Küstenregion (vgl. Abb. 1) ist vor allem für Vogelbeobachtungen beliebt, da dort bis zu 122 Vogelarten ihre Brutstellen haben (CONRAD 2019, S. 222).



Abb. 3: Suriname Protected Area Map (verändert nach SWRIS 2018)

In Tabelle 2 sind alle geschützten Gebiete mit ihren Schwerpunkten und ihrer Größe (in ha) aufgeführt. Seit dem *Nature Conservation Law*, das 1954 in Kraft trat, ist die Regierung bemüht, Ökosysteme mitsamt ihrer Artenvielfalt zu schützen. Im Jahr 1969 wurde die *Foundation for Nature Conservation*, kurz *STINASU*, von *John Schultz* als halbstaatliche Institution gegründet, die fortan die Organisation der geschützten Gebiete übernahm. Bis 1975 wurden Naturschutzgebiete aufgrund eines Vorkommens von einzigartiger Flora und Fauna, kultureller und geologischer Objekte oder aufgrund typischer Natur- oder Landschaftsmerkmale als solche erklärt. Nach 1975 entstanden Naturschutzgebiete aufgrund einer sorgfältigen Kartierung der Bestände und Ökosysteme des Landes. Die *Foundation for Nature Conservation* setzt sich insbesondere für eine Entwicklung geschützter Gebiete im Hinblick auf wissenschaftliche Forschung, ökologische Weiterbildung und Ökotourismus ein. Zusätzlich gibt es das Ziel, das Umweltbewusstsein innerhalb der surinamischen Bevölkerung zu fördern und die Bedeutung der Umweltschutzforschung zu verdeutlichen, um die geschützten Gebiete auch wirtschaftlich langfristig zu erhalten. Die Finanzierung ergibt sich in erster Linie aus Erträgen des Ökotourismus und von Forschungsaktivitäten in den Naturschutzgebieten (STINASU 2019).

Schutzgebiet (Gründungsdatum)	Kategorie	Schwerpunkt	IUCN- cat	Größe (in ha)
Central Suriname (1998) WHC	(CSNR)	CULTURE/DIVERSITY	IB	1,592,000
Brownsberg Park (1969)	(BNP)	DIVERSITY	II	ca.12,200
Hertenrits (1972)	(HNR)	CULTURE	III	100
Galibi (1969)	(GNR)	CULTURE/SEATURTLES	IV	4,000
Brinckheuvel (1961)	(BNR)	DIVERSITY	IV	6,000
Coppename-monding (1961)	(CMNR)	DIVERSITY	IV	12,000
Boven-Coesewijne (1986)	(BCNR)	CULTURE/BROWN SAND	IV	27,000
Copi (1986)	(CNR)	CULTURE	IV	28,000
Peruvia (1986)	(PNR)	CULTURE/ DIVERSITY	IV	31,000
Wia-Wia (1961/1969)	(WWNR)	BIRDS	IV	36,000
Wanekreek (1986)	(WKNR)	CULTURE/SOIL	IV	45,000
Sipaliwini (1972)	(SNR)	CULTURE/PARU SAVANNE	IV	100,000
North Coronie	MUMA	MULTIPLE USE	VI	27,200
North Commewijne-Marowijne	MUMA	MULTIPLE USE	VI	61,500
Bigi Pan (1987)	MUMA	MULTIPLE USE /CULTURE	VI	67,900
North Saramacca	MUMA	MULTIPLE USE	VI	88,400

Tab. 2: Protected Areas System Suriname (MALONE 2007)

Weitere Umweltschutzorganisationen wie *The Amazon Conservation Team (ACT)*, eine surinamische NGO, die vor allem im Süden des Landes arbeitet, aber auch internationale Organisationen, wie *Conservation International (CI)* und der *World Wide Fund (WWF)* bieten finanzielle Mittel und technische Unterstützung für Umweltschutzinitiativen innerhalb Surinams an (VIDS 2009, S. 13) – nicht zuletzt da Surinams Schutzgebiete mit erheblichen Bedrohungen zu kämpfen haben. Mehr und mehr Waldfläche wird durch nicht-zertifizierte Abholzung und Goldminen zerstört. Daneben erfolgen illegale Jagd und Fischerei (vor allem in der Küstenregion), was zu einem erheblichen Verlust von Waldflächen und Habitaten führt (GENERAL BUREAU OF STATISTICS 2016, S. 140ff.). Nicht nur ökologische Veränderungen, sondern auch soziale Konfliktpotenziale sind anzuführen. Durch die weitere Erschließung des Hinterlandes und Entstehung immer neuer (illegaler) Goldminen (SAUERHAMMER/HANSMANN 2020 in diesem Bericht), kommt es zunehmend zu sozialen Spannungen und einer Destabilisierung lokaler Kommunen, da diese aus ihrem ursprünglichen Lebensraum verdrängt werden (GENERAL BUREAU OF STATISTICS 2016, S. 89). Deshalb wurden sogenannte „Bufferzones“ definiert, die dabei helfen sollen, Entwicklung und Umweltschutz in sensiblen Gegenden auszubalancieren, sodass nahelebende indigene Völker weiterhin ungestört ihren Traditionen nachgehen können. Dazu gehört öffentliches Land, das von

den *Maroons* (Nachfahren afrikanischer Sklaven, die ins Landesinnere geflüchtet sind) und indigenen Völkern für traditionelle Landwirtschaft oder Fischerei genutzt wird. Außerdem gibt es noch „*Community forest areas*“, welche auf unbestimmte Zeit für die Produktion von Holz, Nischholz und sonstigen Forsterzeugnissen verpachtet werden. Dennoch sind langfristig neue Gesetzgebungen für Landnutzung und Management nötig, um die geschützten Gebiete und deren Bufferzonen zu erweitern. Zusätzlich ist eine transparente Kommunikation zwischen Regierung und benachteiligten Kommunen erforderlich, um für eine effiziente Landnutzung zu sorgen, sodass neben der ökonomischen und ökologischen auch die soziale Funktion der Nationalparks in Surinam erhalten bleibt (MALONE 2007, S. 2).

***Brownsberg* Naturpark – Surinams einziger offizieller Naturpark**

Der *Brownsberg* Naturpark ist der einzig offiziell eingetragene Naturpark in Surinam und befindet sich im Brokopondo Distrikt, nordwestlich des Brokopondo-Stausees im Inneren des Landes (vgl. Abb. 5). Er liegt auf einem 500m hohen Plateau, umfasst 120 km² und ist Teil des Amazonasbeckens. Seit 1970 wird auch dieser Naturpark von der *Foundation for Nature Conservation (STINASU)* verwaltet, welche eine nachhaltige Nutzung bezüglich Bildung und Tourismus anstrebt. *Brownsberg* ist insbesondere durch seinen tropischen Regenwald zu einem der wichtigsten Touristen- und Dschungelziele in Surinam geworden und genießt sowohl nationales als auch internationales Ansehen (STINASU 2019). Auch hier ist eine überaus große Biodiversität zu verzeichnen mit bis zu 1.450 verschiedene Pflanzenarten, 200 Baumarten und 350 Vogelarten. Als beliebtes Naturerholungsgebiet zieht es auch immer mehr einheimische Touristen an, meist als Tagestouristen aus Paramaribo, welches nur gut 130 km nördlich entfernt liegt. Für Kinder aus der Stadt ist so ein Ausflug oft die erste Begegnung mit dem tropischen Regenwald. In der Mehrheit sind es vor allem aber internationale Ökotouristen ebenso wie Wissenschaftler, die aus Erholungs- oder Forschungszwecken den Park aufsuchen (WHITE 2012, S. 7). Als Attraktionen des Parks gelten neben den zahlreichen Wanderwegen, die je nach Belieben mit oder ohne Führer zu begehen sind, vier Wasserfälle (*Leo falls* (vgl. Abb. 4), *Irene falls*, *Koemboe falls*, *Mazaroni falls*) mit Bademöglichkeiten (STINASU 2019). Aufgrund der großen Biodiversität besteht die Möglichkeit, einzigartige Tier- oder Pflanzenarten beim Wandern zu entdecken. Besonders bekannt für das Gebiet ist der Brüllaffe.

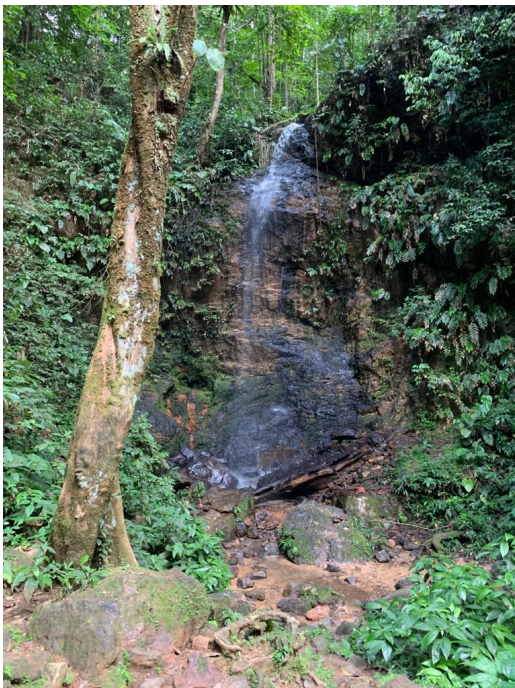


Abb. 4 (links): Leo Waterfalls (HANSMANN 2019)

Abb. 5 (unten): Ausblick vom Macaroni-Plateau auf den Brokopondo-Stausee (GUNDELACH 2019)



Zusätzlich existiert ein Aussichtspunkt auf dem Mazaroni-Plateau, von dort aus lässt sich über den Brokopondo-Stausee und auf den tropischen Regenwald blicken (vgl. Abb. 5). Der Stausee ist ungefähr dreimal so groß (1.554 km²) wie die Stadt München. Der *Brownsberg* wurde nach *John Brown* benannt, der Ende des 19. Jahrhunderts als einer der ersten Goldgräber in der Region tätig war (BRIGGS 2015, S. 196). Nach und nach kamen weitere Goldgräber hinzu. Auch größere Unternehmen suchten nach anderen Rohstoffen wie z. B. Bauxit – zunächst jedoch ohne Erfolg. Schon im 19. Jahrhundert wurde viel Goldabbau betrieben. Mehrere Versuche den Goldboom einzudämmen scheiterten insbesondere in den 1990er-Jahren während eines Goldrausches, als die Weltmarktpreise für das Edelmetall rasant anstiegen. Diese Phase hinterließ Schneisen der Verwüstung (WHITE 2012, S. 9). Die wohl derzeit größte Bedrohung des *Brownsberg*-Naturparks ist die Abholzung von Waldflächen für neue Goldminen (SAUERHAMMER/HANSMANN 2020 in diesem Bericht). Da es immer wieder Diskussionen über die verlaufenden Grenzen des Naturparks gibt, hat sich die Fläche für *small-scale mining* (Kleinbergbau) stets erweitert. Laut einer Studie des *WWF* sind fünf Prozent des momentanen Waldflächenverlusts dieser Art des Goldabbaus geschuldet – mit steigender Tendenz aufgrund einer hervorragenden Entwicklung des Goldpreises in den letzten Jahren (COCA/PAZ 2014). Allein im Jahre 2012 wurden innerhalb von drei Wochen mehr als 50 illegale Goldminen im Bereich des Parks entdeckt, mit bis zu 2.000 illegalen Goldsuchern, die dort ihr Glück versuchten (NOS 2012).



Abb. 6: STINASU-Verbotsschild für Jagen, Abholzung und Goldabbau im *Brownsberg*-Naturpark (ANDREAS 2019)

Obwohl der Naturpark offiziell unter Schutz steht, scheint dies nur bedingt zu greifen, da Goldabbaubetriebe noch immer von der Regierung toleriert werden. Nicht nur für den Ökotourismus, sondern auch für das Wohlergehen von Menschen, Tieren und Pflanzen stellt dies eine Gefahr dar. Das Hauptproblem ist Quecksilber, welches zur Goldgewinnung genutzt wird und in die direkte Umgebung gelangt. Es stellt somit auch ein erhebliches Problem, beispielsweise für die Fischerei dar (WEISE 2018). Immer wieder werden Goldminenstandorte bekannt, die sich in der Nähe von Erholungsgebieten (*Irene falls* und *Witi Creek*) befinden und die Umgebung kontaminieren. Zudem arbeiten viele *Maroons*

in den Minen, da sie keine andere Perspektive sehen, um Geld zu verdienen (WHITE 2012, S. 22). Eine weitere Bedrohung neben dem Goldabbau und der Abholzung ist die illegale Tierjagd und das Sammeln von Pflanzen im Naturpark. Am Eingang des Parks weist ein Schild der STINASU auf diese Verbote hin (vgl. Abb. 6). Der *Brownsberg*-Naturpark liegt in der sogenannten „*Amazon Wilderness Area*“, welche von *Conservation International* (CI) ins Leben gerufen wurde. Hierbei geht es sowohl um den Schutz der naturräumlichen als auch kulturräumlichen Begebenheiten. Mehr als 70 % der ursprünglichen Vegetation ist vorhanden und das Gebiet weist eine geringe Einwohnerdichte auf. Es ist einer der wenigen Orte, an dem indigene Völker ihren traditionellen Lebensstil beibehalten können (WHITE 2012, S. 8). Frühe präkolumbische Ansiedlungen von *Amerindians* (Ureinwohner Amerikas) belegen mindestens fünf archäologische Stätten in der Region des *Brownsberg*. Vier der Stätten befinden sich nahe der Zufahrtsstraße und stehen in Verbindung mit der *Brownsberg*kultur. Eine andere Stätte liegt nahe des *Witi Creek*. Die gefundenen Artefakte gehen bis auf das Jahr 1.000 n. Chr. zurück. Es wird vermutet, dass die *Amerindians* auf dem Gelände des heutigen *Brownsberg* damals einen traditionellen Lebensstil verfolgten, sie betrieben Brandrodung, jagten und sammelten *non-timber forest products* (NTFP) wie etwa Nüsse, Früchte oder Pflanzen für medizinische Zwecke. Eine Besonderheit der Region war außerdem die Gewinnung und Weiterverarbeitung von Steinen sowie deren Transport und Austausch mit anderen Völkern in der Küstenregion (wo diese Steine nicht vorkamen). Heute gibt es leider keine Spuren indigener

Siedlungen der *Amerindians* auf dem Gelände des *Brownsberg*-Naturparks mehr. Dazu trug unter anderem des Einflusses europäischer Siedler, die im 17. Jahrhundert nach Surinam kamen, bei (DE DIJN et al. 2007, S. 141). Als Mitte der 1960er-Jahre der Brokopondo-Stausee gebaut wurde, wurden viele der noch bestehenden Dörfer der *Maroons* überflutet und sie waren gezwungen, umzusiedeln. Viele von ihnen haben sich am Fuße des Berges angesiedelt, dem heutigen Brownsweg, wo ebenfalls *small-scale mining* betrieben wird (FITZGERALD et al. 2002, S. 7). War der *Brownsberg*-Naturpark früher noch von unberührter Natur gekennzeichnet, so ist er heute mehr denn je durch menschliche Aktivitäten beeinflusst, welche bereits ihre Spuren im Park hinterlassen haben. Zukünftig sind eine funktionierende nachhaltige Nutzung und ein Management erforderlich, welches sowohl ökonomische als auch ökologische Ziele verfolgt, damit der *Brownsberg* Naturpark weiterhin als Naturerholungsgebiet und als Ziel für Ökotourismus in Surinam bestehen bleiben kann (ebd., S. 4)

Potenziale und Herausforderungen bei der Entwicklung des Tourismus

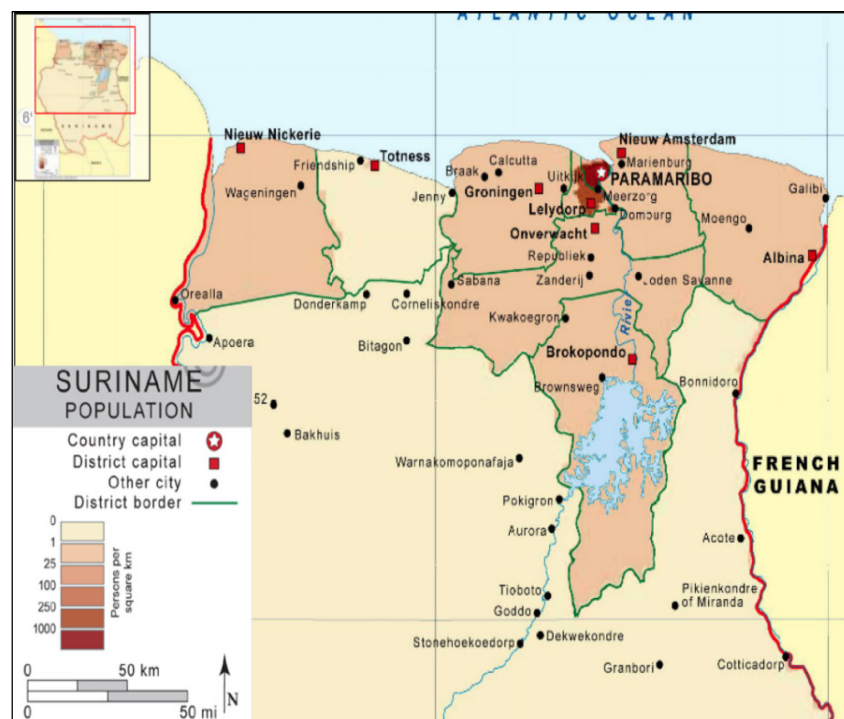


Abb. 7: Bevölkerungsdichte in Surinam (in Personen pro km²) (WORLD TRADE PRESS 2007)

Abbildung 7 zeigt die sehr geringe Bevölkerungsdichte in allen südlichen Regionen von Surinam. Diese beträgt in großen Teilen des Landes gerade einmal 0-1 Einwohner pro Quadratkilometer. Große Teile südlich des Brokopondo-Stausees sind nahezu unbewohnt. In diesem Zusammenhang können auch Rückschlüsse auf die verbliebenen oder eben nicht vorhandenen kolonialen Strukturen der Vergangenheit gezogen werden. Wie eben in der Stadt Groningen (vgl. Exkurs I) deutlich wurde, sind zahlreiche Versuche, landwirtschaftliche Plantagen zu etablieren (wie bspw. die von *Arend van den Brandhoff* im Jahr 1845 gegründet und 1853 aufgegeben), schon nach wenigen Jahren wegen Erkrankungen der Kolonialisten (z. B. Malaria und Typhus) wieder aufgegeben worden (DE JONG 2005, S. 8). Diese Menschen verließen das heutige Gebiet von Surinam (damals Niederländisch-Guayana) wieder, um in die Niederlande zurückzukehren. Viele der *Boers* waren arme Bauern oder Arbeiter in den Niederlanden und hofften – zumeist ohne großen Erfolg – auf bessere Lebensverhältnisse im damaligen Niederländisch-Guayana. Kolonisten hatten aufgrund der orographischen Verhältnisse auf diesem Gebiet auch nicht die Möglichkeit, eine höhere gelegene Stadt wie anderswo in Südamerika, z. B. Bogota in Kolumbien (SUWALA et al. 2012) oder

La Paz in Bolivien (SUWALA/KULKE 2014) zu gründen, um Krankheiten einzudämmen und allgemein angenehme klimatische Bedingungen aus europäischer Sicht zu schaffen. Auch die Anlage von großen Hafenstädten war wegen der Mangroven an der Küste nicht möglich. Somit blieb die Bevölkerungszahl von Niederländisch-Guayana gering.

Exkurs I: Groningen

Am Nachmittag des 10. März wurde in der kleinen Stadt Groningen (ca. 20 km westlich von Paramaribo) haltgemacht. Trotz der gegenwärtigen Bevölkerung von rund 2.000 Einwohnern ist Groningen historisch spannend und liefert mögliche Erklärungen für die heutigen Bevölkerungsstrukturen in Surinam. 1845 ließen sich *Arend van Brandhoff* und seine Frau *Anna Sophie Pannekoek* in Niederländisch-Guayana nieder und gründeten Groningen, eine Hommage an ihre gleichnamige Heimatstadt in den Niederlanden. Weitere 380 angehende Siedler begleiteten *Brandhoff* in der Hoffnung, Plantagen zu besitzen und einen höheren Lebensstandard zu erreichen – zu diesem Zeitpunkt erlebte die Niederlande eine Agrarkrise und niedrige Löhne (ERDIN 2003). Groningen wurde strategisch an Flüssen angesiedelt, die als Verkehrsachse für Reise und Transport dienten. Die Anlage der großen Plantagen, auf denen vor allem Zuckerrohr angebaut wurde, erfolgte in Form von Hufensiedlungen, d. h. die Flächen erstreckten sich senkrecht zu den Flüssen. Doch Krankheiten wie Typhus und Malaria befelen die neuen Siedler, und *Brandhoffs* Plan, eine groß angelegte Siedlung zu gründen, blieb letztlich erfolglos. Bereits 1853 wurde die Siedlung aufgegeben und *Brandhoff* kehrte in die Niederlande zurück, nachdem er seine Frau und ein Kind durch Krankheit verloren hatte (ebd.). Auch heute noch hat die Stadt Groningen einige Hinweise auf ihre vielfältige Geschichte. Hier befinden sich mehrere Denkmäler, die an historische Errungenschaften – wie die Abschaffung der Sklaverei und den Unabhängigkeitstag – erinnern. Die *Pannekoekstraat* erinnert an *Anne Pannekoek*, die Frau des Stadtgründers. Groningen ist zudem ein Mikrokosmos der demographischen Entwicklung in Surinam. Wie erwähnt, ist die Einwohnerzahl des Landes mit ca. 500.000 nicht nur absolut gering, sondern sie unterscheidet sich auch von den anderen dicht besiedelten südamerikanischen Ländern, die zur gleichen Zeit kolonialisiert wurden. Krankheiten spielten eine große Rolle bei der Abschreckung von zukünftigen Kolonisten. Im Gegensatz zu anderen südamerikanischen Kolonien gab es keine Höhenlagen, die den Anbau vielfältiger Gemüseprodukte ermöglichten. Es waren nur Siedlungen in den Küstengebieten möglich, in welchen der Anbau aus Europa bekannter Gemüse- oder Obstarten nahezu unmöglich war. Diese Hindernisse erwiesen sich als zu große Herausforderung bei der Gründung großer Siedlungen auf dem Gebiet des heutigen Surinam.

District	Hotels/ Hotels		Pensions/Hostels		Totaal/Total	
	2013	2016	2013	2016	2013	2016
1 Paramaribo	62	54	243	204	305	258
2 Wanica	3	1	27	21	30	22
3 Nickerie	9	7	9	6	18	13
4 Coronie	-	-	3	-	3	-
5 Saramacca	-	-	-	-	-	-
6 Commewijne	2	-	4	2	6	2
7 Marowijne	-	-	10	7	10	7
8 Para	1	1	3	2	4	3
9 Brokopondo	1	1	3	1	4	2
10 Sipaliwini	1	0	2	4	3	4
Totaal/Total	79	64	304	247	383	311

Tab. 3: Zahl von Hotels, Pensionen oder Hostels pro Distrikt in Surinam 2013 und 2016 (GENERAL BUREAU OF STATISTICS 2016, S. 40)

Tabelle 3 zeigt die Anzahl der Unterkünfte in den Jahren 2013 und 2016 in Surinam, wobei Paramaribo über 80% der Unterkünfte des Landes im Jahr 2016 auf sich vereinen konnte. Alle anderen neun Distrikte haben 22 oder weniger Unterkünfte und sechs Distrikte haben weniger als fünf Unterkünfte. Das *Central Suriname Reserve* ist mit fast 16.000 Quadratkilometern (MALONE 2007) das größte Reservat in Surinam und liegt im Distrikt Sipaliwini, welches beispielsweise nur vier Unterkünfte besitzt. Sowohl Tabelle 3 als auch Abbildung 7 zeigen, dass es aufgrund begrenzter Beherbergungskapazitäten und schlechter Erreichbarkeit wenige Möglichkeiten gibt, die Naturschutzgebiete Surinams zu besuchen. Aufgrund einer geringen Bevölkerungsdichte gibt es keine Ankerstädte, die als Tor zu den Naturschutzgebieten oder Regenwäldern dienen, wie beispielsweise Manaus in Brasilien, Iquitos in Peru oder Livingston in Guatemala (SUWALA et al. 2018). Eine Lösung könnte darin bestehen, die Touristen an Orte zu bringen, an denen es bereits eine Infrastruktur gibt. Der 2005 gegründete *Green Heritage Fund Suriname* führt lokale Initiativen in Nordsurinam durch, um Touristen in die Naturschutzgebiete zu bringen. Entlang des Zusammenflusses der Flüsse *Commewijne* und *Suriname* in der Nähe der Hauptstadt Paramaribo werden beispielsweise seit 2006 Touren zum *Guiana-Delphin* angeboten, an denen sowohl lokale Bootsführer und Fischer als auch Freiwillige teilnehmen. Durch dieses Projekt verdienen Bootsbetreiber etwa 35 US-Dollar pro Person pro Tour, während sie bei der Arbeit als Fährschiffer gerade mal 0,38 US-Dollar pro Person erhielten. Obwohl sich diese Touren als erfolgreich erwiesen haben, gibt es bisher wenige strategische Bestrebungen die Initiativen (z. B. Nachhaltigkeit, Rechtssicherheit, Integration der lokalen Bevölkerung) zu systematisieren (BRIGGS 2015, S. 116).

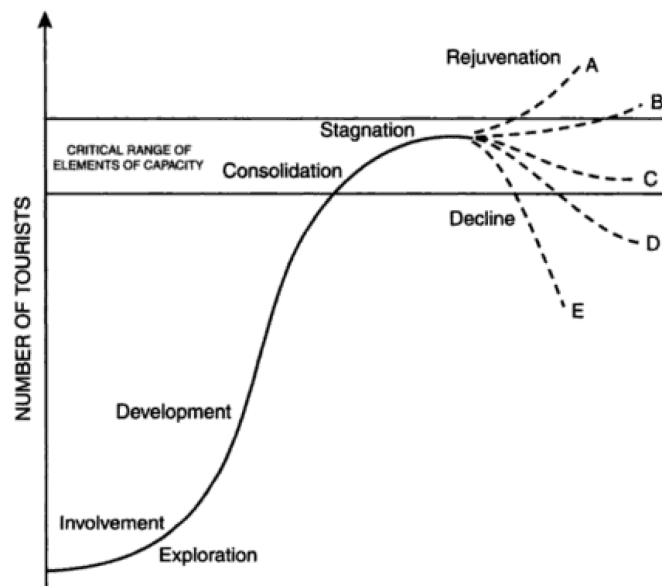


Abb. 8: Tourismuszzyklus-Hypothese (BUTLER 2006)

Gemäß dem Modell zu Entwicklungsphasen des Tourismus von BUTLER (ähnliche Untersuchung für andere Länder in Süd- und Mittelamerika KULKE/SUWALA 2010, SUWALA et al. 2012, SUWALA/KULKE 2014, SUWALA/KULKE 2016, SUWALA et al. 2018) ist der gegenwärtige Entwicklungsstand des Tourismus in Surinam in die frühe Phase (*Involvement/Exploration*) einzuordnen (vgl. Abb. 8). Die Phase der *Exploration* ist in der Regel mit einer geringen Anzahl an Touristen verbunden. Wie BUTLER erklärt, sind die Gründe hierfür in Einschränkungen durch mangelnden Zugang (wie z. B. der schlechte Zustand der Strecke nach *Brownsberg*), wenige Unterkünfte vor Ort (wie z. B. die nur zwei existierenden Unterkünfte im Brokopondo Distrikt) und wenig *local knowledge* zu suchen (BUTLER 2006, S. 4). Gleichzeitig bietet die Phase der *Exploration* beispielsweise noch Vermarktungsmöglichkeiten, Surinam als *unentdeckt* darzustellen, was für die bereits erwähnten Ökotouristen interessant sein kann. Dies ist eine Möglichkeit von *Destination Branding* – wobei das Ziel darin besteht „die Destinationsmarke anhand einer klar definierten Markenidentität als attraktiv, glaubwürdig und differenzierend im touristischen Markt zu positionieren“ (GLOSSAR BRAND TRUST 2019). Brasilien ist ein Beispiel für eine erfolgreiche Branding-Strategie. Mit dem zusätzlichen Vorteil, dass die Einwohnerzahl fast 390-mal so groß wie jene in Surinam ist, sind bestimmte Sehenswürdigkeiten so ikonisch geworden, dass sie weltweit bekannt sind. Dazu gehören die *Cristo Redentor*-Statue oder die Strände von Rio de Janeiro. Kleine Länder haben es aber auch geschafft, sich in einem wettbewerbsorientierten globalen Tourismusmarkt zu differenzieren, um Besucher anzuziehen. So hat beispielsweise die Exklusivität Bhutans (Eintritt kostet 300 Dollar pro Tag) einen fast mystischen Reiz auf das Land

von nur 800.000 Einwohnern geschaffen. Ebenso hat Costa Rica seine politische und wirtschaftliche Stabilität und seine Regenwälder genutzt, um ein bekanntes internationales Reiseziel zu werden. Die Stärken von Surinam als sicheres und stabiles Land mit unberührten Regenwäldern könnten ebenso wie in Costa Rica in Wert gesetzt werden. Costa Rica erhielt 1988 329.000 Touristen (HILL 1990), vergleichbar mit den aktuellen Zahlen von Surinam von rund 260.000 Touristen. Laut den Statistiken von 2018 hatte Costa Rica etwas mehr als drei Millionen Touristen, die das Land in jenem Jahr besucht haben (ICT 2018). Costa Rica und Surinam haben eine überraschende Anzahl von Gemeinsamkeiten, zum Beispiel bezogen auf die Fläche, das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf (16.900 \$ gegenüber 14.900 \$, 2017) (THE WORLD FACTBOOK 2018a, 2018b) oder Ressourcen wie den unberührten Regenwald an einem vergleichsweise sicheren Ort. Es ist auch anzumerken, dass die relativ junge Unabhängigkeit Surinams im Jahr 1975 bedeutet, dass die Tourismus- und Naturgebietsindustrie noch in einer frühen Phase der Entwicklung ist. Andere Länder der Region haben mehr als 150 Jahre vor Surinam ihre Unabhängigkeit erlangt, wie die oben genannten Länder Brasilien und Costa Rica, die ihnen viel mehr Zeit für die Schaffung einer Identität innerhalb des internationalen Tourismusmarktes gab.

Exkurs II: Totness

Bevor zur Endstation des Tages, dem Bigi Pan-Reservat, aufgebrochen wurde, wurde noch ein kurzer Stopp im Dorf Totness eingelegt, um an einem chinesischen Supermarkt zu halten. Dabei fielen diverse Kleinhändler auf, die am Straßenrand direkt vor dem Supermarkt ihre eigenen landwirtschaftlichen Erzeugnisse anboten und verkauften. Die Direktvermarktung der angebauten Produkte durch surinamische Bauern ist eine von vier Arten der Warenketten (für ein systemisches Modell dazu KULKE / SUWALA 2015), die im Lande zu beobachten sind. Die Warenketten in der Landwirtschaft zeigt auf, welche Schritte ein Erzeugnis durchläuft – vom Anbau bis zum Endverbraucher. Ferner kann sie über bestehende Machtverhältnisse Auskunft geben. Bei der Direktvermarktung sind die Einnahmen für die Bauern schwer kalkulierbar und schwanken saisonal in Abhängigkeit von den gerade geernteten Produkten. Auch müssen sie Zeit und Transportkosten aufwenden, um die Waren zu den Märkten (wie im Falle des Dorfes) zu bringen und zu verkaufen. Die zweite Warenkette ist jene, bei der Zwischenhändler, die sogenannten middle man, die vorher von verschiedenen Bauern oder Produzenten eingekauften Erzeugnisse (z. B. Bananen, Melonen) zum Markt bringen und dort eigenständig absetzen oder an Markthändler weiterverkaufen. Der middle man gilt als wichtige Schnittstelle im System von Warenketten in Ländern des globalen Südens (ebd.). Die landwirtschaftlichen Produzenten sind in gewissem Maße abhängig vom middle man, da dieser einen hohen Informationsgrad besitzt und die Zuliefererseite über nachgefragte Waren informieren kann. Besonders in den letzten Jahren wurde die Rolle der middle man durch die Verbreitung von Smartphones in den Ländern des Globalen Südens noch verstärkt (KRONE et al. 2016). Der Central Market in Paramaribo ist ein Beispiel für einen Markt (vgl. FILBY / SCHACK 2020 in diesem Bericht), wo Markthändler Erzeugnisse anbieten, die sie von einem middle man eingekauft haben. Drittens gibt es bereits (professionalisierte) Großhändler in der Warenkette, die größere Mengen anbieten und auch Waren exportieren. Diese Großhändler besitzen eine weitaus fortschrittlichere Logistik. In der Regel verfügen sie über eine Lagerhalle, in der Erzeugnisse nach Qualitäten sortiert und gekühlt werden. Zudem findet bereits hier eine Kommissionierung statt. Letztendlich werden ausgewählte Produkte dann zu einem Supermarkt transportiert und dort gelagert. Diese Großhändler arbeiten oft mit Kontraktfarmern zusammen. Die Kontraktfarmer versuchen gewisse Standards einzuhalten und haben feste Abnehmer. Durch diese Verträge haben sie ein kalkulierbares Einkommen. Ebenso bestehen bei diesem, stabilen Einkommen Möglichkeiten in die landwirtschaftliche Produktion zu investieren und oder Kredite aufzunehmen (DANNENBERG 2012). Die vierte Warenkette beruht auf dem Bezug von Waren aus dem Ausland. Bei den Besuchen in Supermärkten fiel immer wieder auf, dass selbst bei Frischeprodukten, die eigentlich in Surinam verfügbar sind, viele Erzeugnisse aus dem Ausland

stammen (KULKE / SUWALA 2016). Offenbar reicht die lokale Produktion nicht aus, um die Bevölkerung zu versorgen oder die etablierten internationalen Großhändler können im Ausland die Produkte kostengünstiger einkaufen als bei Lieferung durch die lokalen Kleinbauern. Die Machtverhältnisse entlang der Kette gestalten sich unterschiedlich. Die landwirtschaftlichen Erzeuger haben im Gegensatz zu den Großhändlern oder Supermarktketten weniger Macht. Ihnen fehlt es an Wissen und Informationen. Bestehende Governance-Strukturen und Koordinierungsmechanismen zwischen den Akteuren bestimmen außerdem, ob sich Akteure innerhalb einer Warenkette „upgraden“ können und damit ihr Gewicht und ihren Einfluss vergrößern können (KULKE 2009). Diese Vorgänge sind bei landwirtschaftlichen Erzeugern aus den Ländern des globalen Südens mit großen Unsicherheiten verbunden. So besteht bspw. kein Know-How darüber, wie Produkte am besten zu vermarkten sind. Für Surinam ist das Upgrading-Potenzial für Straßenverkäufer generell sehr gering. Es bestehen weder Kenntnisse über die Wünsche der Nachfrager noch eine Verkaufssicherheit, da meist nur Laufkundschaft bedient wird. Generell lässt sich feststellen, dass Surinams Landwirtschaft wenig diversifiziert ist. Es gibt zwar viele kleine Landwirte, die mit einem middle man zusammenarbeiten, dennoch sind die Bauern selbst nicht in die Warenketten eingebunden. So muss ein Großteil der Nahrungsmittel nach Surinam teuer eingeführt werden.

Ausblick für Surinam

Dass Surinam nicht das bekannteste Land in Südamerika ist, hängt sowohl mit seiner Größe als auch mit seiner Geschichte zusammen. Neben den ‚übermächtigen‘ Nachbarn wie Brasilien oder Venezuela rückt das Land oft in den Hintergrund. Wirft man einen Blick auf das natur- und kulturräumliche Potential des Landes, so lässt sich feststellen, dass der Tourismus gegenwärtig hauptsächlich von drei „Attraktionen“ lebt: der Hauptstadt Paramaribo an der Küste, der Küstenregion und dem Regenwald im Inneren des Landes. Trotz dieser begrenzten Attraktionen muss sich Surinam dennoch international positionieren, um in der Tourismuswirtschaft mitzumischen. Zwar gehört Paramaribos Altstadt seit 2002 zum UNESCO-Kulturerbe - dies ist aber kein ausreichender Faktor, der mehr Touristen anziehen würde. Die Küstenregion verfügt über eine hohe Biodiversität, jedoch bietet sie keine touristisch nutzbaren Strände, welche von den Besuchern wiederum für jene Klimaregion typischerweise erwartet werden würden. Auch der Regenwald verfügt über eine hohe Biodiversität und weist eine gewisse Anzahl noch bestehender indigener Siedlungen auf, jedoch fehlt bisher zumeist die Basisinfrastruktur für deren Erschließung. Nur per Boot oder Flugzeug gibt es Zugangsmöglichkeiten, was wiederum kostspielig und nur einer besonderen Klientel vorbehalten ist. Ferner ist das Land gegenüber Individualreisenden zwar offen eingestellt (BRIGGS 2015, S. vii), jedoch ist diese Art von Reisen kaum bis gar nicht möglich, da stets ein Reiseveranstalter notwendig ist, um außerhalb der Städte reisen zu können. Reisende sind oft gezwungen zwischen ihren Ausflügen zurück nach Paramaribo zu fahren und von dort erneut zu starten, da die Hauptstadt stets als Ausgangsort für Ausflüge (z. B. per Flugzeug in das Innere des Landes) genutzt wird (ebd., S. 39). Momentan setzt Surinam wirtschaftlich aufgrund niedriger Rohstoffpreise nun mehr auf den Tourismus. Diese Entscheidung steht wiederum im Konflikt mit der naturräumlichen Unberührtheit des Landes. Um ein größer angelegtes System zu schaffen, wären erhebliche Eingriffe in die bestehende Natur und Kultur des Landes notwendig. Für eine entsprechende Infrastruktur (Straßen, Hotels etc.) würde mehr Regenwald abgeholzt werden, als es momentan schon der Fall ist (bisher allerdings vorwiegend für illegale Aktivitäten wie den Goldabbau). Dies wäre nicht nur für den Ökotourismus eine Gefahr, sondern auch indigene Völker würden verdrängt oder in ihrer ursprünglichen Lebensweise zumindest eingeschränkt. In Surinam existieren noch viele traditionelle Dörfer, meist ohne Strom oder fließendes Wasser, in deren Nähe sich nun Touristencamps etabliert haben, wo Reisende der Kultur des Landes näherkommen können. Surinam setzt auch auf den Umbau alter Plantagenanlagen zu touristischen Ferienhäusern und auf eine steigende Anzahl von Regenwaldresorts (WEISE 2018).

Dazu gehören auch sogenannte *Nature Resorts* speziell für Touristen, die an der besonderen Flora und Fauna in den Regionen interessiert sind. Diese Resorts reichen in den letzten Jahren immer weiter in das Landesinnere. Für die Bereiche Geschichte und Kultur des Landes ist allerdings noch ein gewisses Branding und Marketing notwendig, damit das Land für Externe überhaupt als Fremdenverkehrsdestination in Erwägung gezogen wird. Zukünftig wäre ein organisierter Tourismussektor erforderlich, um die Tourismuswirtschaft in Surinam zu fördern. Für dieses Ziel haben sich bereits Fremdenverkehrsunternehmen zusammengeschlossen, um einen nachhaltigen und fairen Tourismus voranzutreiben und verstärkt mit Kleinunternehmern und Einheimischen zusammenzuarbeiten (ebd.). Surinam befindet sich demnach in einem Dilemma: Des Landes größtes touristisches Kapital ist die unberührte Natur und deren Biodiversität, beides wird wiederum durch illegale Aktivitäten bereits bedroht. Um nun mehr Touristen anzulocken und eine entsprechende Infrastruktur bereit zu stellen, müsste (noch mehr) in das System Natur eingegriffen werden. Surinam ist nun gefragt, eine Balance zwischen einem Ausbau der Tourismusbranche, dem Erhalt des Regenwalds und seiner Traditionen und Kultur zu finden. Die weiteren Entwicklungen sollten in einer nachhaltigen Weise – unter Beachtung der ökonomischen, ökologischen sowie sozialen/kulturellen Faktoren des Landes – erfolgen.

Literaturverzeichnis

- BACKER, E. (2007): VFR Travel: An Examination of the Expenditures of VFR Travellers and Their Hosts. In: *Current Issues in Tourism*, 10 (4), S. 366-377.
- BRIGGS, P. (2015): *Suriname*. Bradt Travel Guides, Guilford.
- BUTLER, R. W. (2006): The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources. In: BUTLER, R. W. (Hrsg.): *The Tourism Area Life Cycle*, Volume 1. Applications and Modifications. Channel View Publications, Clevedon/Bufalo/Toronto, S. 3-12.
- CEIC (2018): *Global Economic Data, Indicators, Charts & Forecasts*. Im Internet: www.ceicdata.com/en/brazil/tourism-statistics (letzter Zugriff: 11.05.2019).
- COCA, A. / PAZ, P. (2014): *Suriname, a forest wealth country affected by an environmental issue*. Internetausgabe vom Montag, 8. September 2014. Im Internet: <http://www.terra-i.org/news/news/Suriname--a-forest-wealth-country-affected-by-an-environmental-issue.html> (letzter Zugriff: 28.05.2019).
- CONRAD, B. (2019): *Suriname: Mit Weltkulturerbe Paramaribo*. Books on Demand, Norderstedt.
- DANNENBERG, P. (2012). *Standards in internationalen Wertschöpfungsketten: Akteure, Ziele und Governance in der Obst- und Gemüse-Wertekette Kenia-EU*. LIT, Münster.
- DE DIJN, B. P. E. / MOLGO, I. E. / NORCONK, M. A. / GREGORY, L. T. / O'SHEA, B. / MARTY, C. / LUGER, M. / RINGLER, M. / CROTHERS, S. / NOONAN, B. / FITZGERALD, K. A. / MITRO, S. / VREEDZAAM, A. / SATYAWAN, D. (2007): *RAP Bulletin of Biological Assessment: A Rapid Biological Assessment of the Lely and Nassau Plateaus, Suriname (with additional information on the Brownsberg Plateau)*. Conservation International, Washington.
- DE JONG, J. (2005): *Herdenking, Op De Lotgevallen Van Mijne Verdrukte Landgenooten*. In: *Dutch Pamphlets Online*, 2 (34), S. 1–9.
- ERDIN, V. (2003): *Het Debacle Van Een Dorpspredikant*. Internetausgabe vom Donnerstag, 13. Februar 2003. Im Internet: www.digibron.nl/search/detail/012dc94f158e820d47fd37d9/het-debacle-van-een-dorpspredikant (letzter Zugriff: 05.07.2019).

- FILBY, A. / SCHACK, C. (2020): Wirtschaftliche Aktivitäten in Paramaribo – Einzelhandelsstrukturen und Möbelproduktion. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 197. Berlin, S. 53-65.
- FITZGERALD, K. A. / DE DIJN, B. P. E. / MITRO, S. (2002): Brownsberg Nature Park Ecological Research & Monitoring Program 2001-2006. STINASU – Foundation for Nature Conservation in Suriname, Paramaribo.
- GBS (GENERAL BUREAU OF STATISTICS) (2016): Environment Statistics Publication. Im Internet: <https://statistics-suriname.org/milieustatistieken-4/> (letzter Zugriff: 26.05.2019).
- GLOSSAR BRAND TRUST (2019): Destination Branding, Brand Strategy Consultants. Im Internet: www.brand-trust.de/de/glossar/destination-branding.php (letzter Zugriff: 26.05.2019).
- GRIFFIN, T. (2013): Visiting friends and relatives tourism and implications for community capital. In: Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events, 5 (3), S. 233-251.
- HAFKE, C. / WEBER, H. (2020): Die Kaieteur Falls im Spannungsfeld zwischen ökologischen und ökonomischen Interessen – eine hydrologische, geologische und touristische Perspektive. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 197. Berlin, S. 183-200.
- HILL, C. (1990): The Paradox of Tourism in Costa Rica. Im Internet: www.culturalsurvival.org/publications/cultural-survival-quarterly/paradox-tourism-costa-rica (letzter Zugriff: 24.05.2019).
- ICT (ANUARIO ESTADÍSTICO DE TURISMO) (2018): Instituto Costarricense De Turismo. Im Internet: <https://www.ict.go.cr/en/statistics/statistical-reports.html> (letzter Zugriff: 24.05.2019).
- KRONE, M. / DANNENBERG, P. / NDURU, G. (2016): The use of modern information and communication technologies in smallholder agriculture: Examples from Kenya and Tanzania. In: Information Development, 32 (5), S. 1503-1512.
- KULKE, E. (2009): Wirtschaftsgeographie. 4. Auflage, Ferdinand Schöningh, Paderborn.
- KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (2020): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 197. Berlin.
- KULKE, E. / SUWALA, L. (2010): Kuba – Bericht zur Hauptexkursion 2009. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 160. Berlin.
- KULKE, E. / SUWALA, L. (2015): Internationalization of grocery retailers in emerging markets – general considerations and economic impacts. Working paper 5/2015, Berlin.
- KULKE, E. / SUWALA, L. (2016): Internationalization of Grocery Retailing in the Global South. In: Die Erde, 147 (3), S. 187-200.
- LEO, M. / HÄMMERLE, J. (2020): Iwokrama – sanfter Tourismus im Regenwald? In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 197. Berlin, S. 169-181.
- MALONE, S. A. J. (2007): How do we achieve Effective Management of Protected Areas and Buffer Zones in Suriname. Präsentation zum RedLAC Workshop 2007. Im Internet: <https://www.cbd.int/kb/Results?q=redlac> (letzter Zugriff: 28.05.2019).

- NOS (NEDERLANDSE OMROEP STICHTING) (2012): Goudkoorts verwoest park Suriname. Internetausgabe vom Mittwoch, 21. März 2012. Im Internet: <https://nos.nl/artikel/353822-goudkoorts-verwoest-park-suriname.html> (letzter Zugriff: 27.05.2019).
- OPENSTREETMAP (2019): Kartengrundlagen. Im Internet: www.openstreetmap.org (letzter Zugriff: 19.09.2019).
- SAUERHAMMER, D. / HANSMANN, V. (2020): Goldindustrie und Energiewirtschaft in Surinam und ihre Auswirkungen auf Umwelt und Bevölkerung. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 197. Berlin, S. 115-128.
- STINASU (FOUNDATION FOR NATURE CONSERVATION IN SURINAME) (2019): Homepage der STINASU. Im Internet: <https://stinasu.sr/en/> (letzter Zugriff: 26.05.2019).
- SUWALA, L./ KULKE, E. (2014): Bolivien – Bericht zur Hauptexkursion 2014. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 184. Berlin.
- SUWALA, L./ KULKE, E. (2016): Hispaniola – Bericht zur Hauptexkursion 2015. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 191. Berlin.
- SUWALA, L./ KULKE, E. / GADE, K. (2018): Zentralamerika – Bericht zur Hauptexkursion 2017. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 195. Berlin.
- SUWALA, L./ KULKE, E./ STRASSER, J. (2012): Kolumbien – Bericht zur Hauptexkursion 2012. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 173. Berlin.
- SWRIS (SURINAME WATER RESOURCES INFORMATION SYSTEM) (2018): Suriname Protected Area Map. Im Internet: <http://www.swris.sr/map/general-maps/protected-areas-sr/> (letzter Zugriff: 28.05.2019).
- THE WORLD FACTBOOK (2018a): Internetseite der Central Intelligence Agency zu Costa Rica. Im Internet: www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/cs.html (letzter Zugriff: 24.05.2019).
- THE WORLD FACTBOOK (2018b): Internetseite der Central Intelligence Agency zu Suriname. Im Internet: www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ns.html (letzter Zugriff: 24.05.2019).
- TRADING ECONOMICS (2017): Suriname International Tourism Number Of Arrivals. Im Internet: tradingeconomics.com/suriname/international-tourism-number-of-arrivals-wb-data.html (letzter Zugriff: 02.05.2019).
- VIDS (VERENIGING VAN INHEEMSE DORPSHOOFDEN IN SURINAME) (2009): Securing Indigenous Peoples' Rights in Conservation in Suriname: A review. Im Internet: <https://www.forestpeoples.org/en/topics/iucn/publication/2010/suriname-securing-indigenous-peoples-rights-conservation-suriname-revie> (letzter Zugriff: 26.05.2019).
- WEISE, C. (2018): Der Dschungelfluch von Surinam – Rohstoffe, Faultiere und Chinesen. Internetausgabe vom Freitag, 14. Mai 2018. Im Internet: https://www.deutschlandfunkkultur.de/der-dschungelfluch-von-surinam-rohstoffe-faultiere-und.979.de.html?dram:article_id=417716 (letzter Zugriff: 28.05.2019).
- WHITE, C. (2012): Brownsberg Nature Park Situation Analysis 2012. Studie des WWF Guianas Sustainable Natural Resources Management. Im Internet: http://www.wwfguianas.org/news/publications/goldmining_publications_1/ (letzter Zugriff: 28.05.2019).
- WORLD TOURISM ORGANIZATION (2013): Tourism in the Americas. UNWTO, Madrid.

WORLD TRADE PRESS (2007): Population Density Map of Suriname. Im Internet:
www.stockmapagency.com/Population_Map_Suriname_C-Suri-2007-Pop.php (letzter
Zugriff: 02.05.2019).

11. März 2019

Das wirtschaftliche Potential der Kooperativen Republik Guayana – Retrospektive, Gegenwart und Zukunft

SEBASTIAN SCHULZ / RICARDO TELL

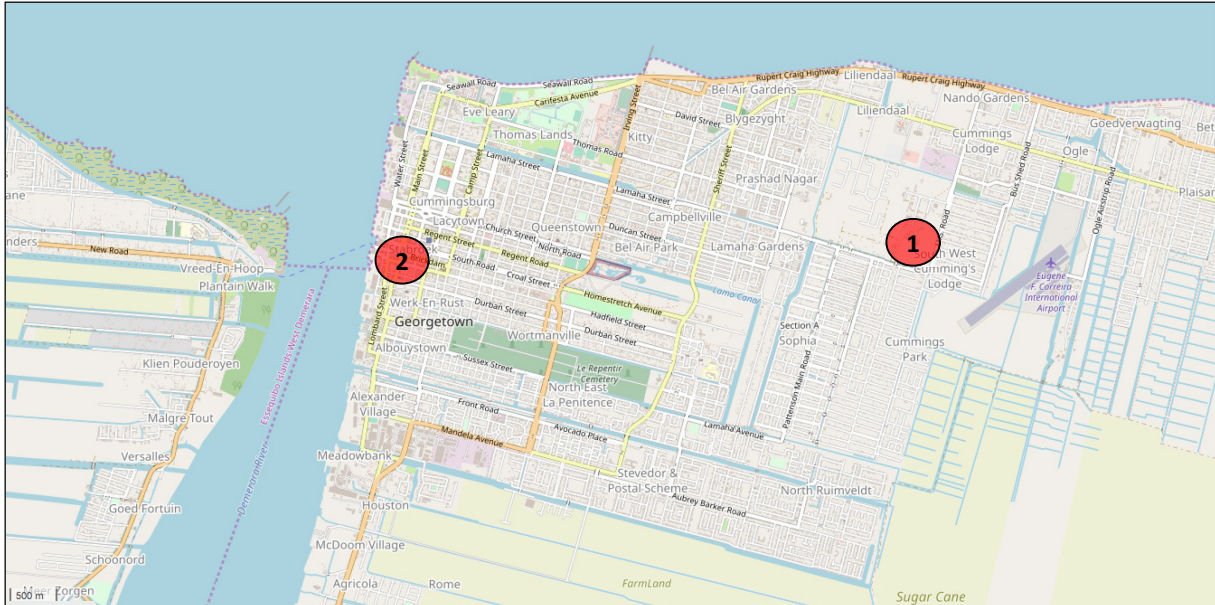


Abb. 1: Zentrum von Georgetown mit Besuchspunkten
(eigene Darstellung, Kartengrundlage nach OPENSTREETMAP 2019)



Besuchspunkte (Abb. 1):

- 1: University of Guyana (Georgetown)
- 2: Delegation der Europäischen Union

Abb. 2: Topographische Karte von Guayana und Tagesroute

(eigene Darstellung, Kartengrundlage nach
MILENIOSCURO 2013)

Einleitung

Am 11.03.2019 hat die Exkursionsgruppe die Grenze von Surinam nach Guayana mit dem Ziel überquert, die Hauptstadt Georgetown zu erreichen (vgl. Abb. 1). In der Stadt war die Gruppe bei einem Vortrag an der *University of Guyana* über den Fischereisektor zu Gast. Zudem wurde auch ein Termin mit der Delegation der Europäischen Union wahrgenommen. Im Folgenden wird die Wirtschaft der Kooperativen Republik Guayana näher im Hinblick auf mögliche Entwicklungspotenziale beleuchtet. Hierfür werden nach einer landeskundlichen Einordnung zunächst grob die wirtschaftlichen Entwicklungspfade des Landes in der Vergangenheit beschrieben, sowohl, um die gegenwärtige ökonomische Ausgangslage besser zu verstehen, als auch um anschließend einen Ausblick auf eine mögliche zukünftige Entwicklung zu geben.

Eine landeskundliche Einordnung von Guayana

Die Kooperative Republik Guayana (im Weiteren: Guayana) befindet sich an der Nordküste von Südamerika. Das Land grenzt im Osten an Surinam, im Süden und Süd-Westen an Brasilien, im Westen an Venezuela und im Norden an den Atlantischen Ozean. Die Gesamtfläche beträgt 219.970 km² (knapp zwei Drittel der Fläche der Bundesrepublik Deutschland). Die Hauptstadt und gleichzeitig größte Stadt des Landes ist mit ca. 150 000 Einwohnern Georgetown (ZSCHÄBITZ/KALINOWSKI 2020 in diesem Bericht; KULKE et al. 2020). Insgesamt leben in Guayana knapp 800.000 Menschen, von denen rund 42 % Christen, 34 % Hindus und 10% Muslime sind. 14 % gehören anderen Konfessionen an. Die Landessprache ist Englisch, die Staatsform ist eine Präsidialdemokratie, das Staatsoberhaupt ist gegenwärtig *David Granger* und die Landeswährung ist der *Guyana Dollar* (204 *Guyana Dollar* (GYD) = 1 US-Dollar (USD), Stand März 2019). Das Bruttoinlandsprodukt Guyanas betrug im Jahr 2018 3,7 Mrd. USD und das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen lag bei 4.700 USD (AUSWÄRTIGES AMT 2019). Guayana liegt in den immerfeuchten Tropen. Diese sind dadurch definiert, dass sie höchstens drei aride Monate, also Monate in denen die mögliche Verdunstung die Niederschlagsmenge übersteigt, vorweisen können. Ein weiteres klimatisches Merkmal von Guayana ist, dass sich die monatliche Maximaltemperatur des kältesten und des wärmsten Monats im Schnitt nur maximal um 4 K unterscheiden. Die Jahresdurchschnittstemperatur liegt bei 27°C, bei einem durchschnittlichen Niederschlag von knapp 2.000 mm im Jahr (grob Mittel für das Land) (ALVARES et al. 2014, S. 715f.). Aufgrund dieser Begebenheiten herrschen in Guayana keine für die gemäßigten Klimazonen charakteristischen Jahreszeiten, sondern ein typisch tropisches Tageszeitenklima. Jährliche Schwankungen der Temperatur sind folglich kaum vorhanden, lediglich die Niederschläge variieren im Jahresverlauf. Eine morphologische Besonderheit Guyanas ist, dass es auf dem sogenannten Guayana-Schild, einem vor rund 1,7 Mrd. Jahren im Präkambrium entstandenen Hochland, liegt und über 7100 unterschiedliche Pflanzenarten beherbergt (FUNK et al. 2007, S. 8ff.). Gut vier Fünftel der Landesfläche von Guyanas sind mit tropischem Regenwald bedeckt, wovon ein Großteil dem Amazonasregenwald zugeordnet wird. Dieser Wald ist einer der größten Biomassespeicher der Erde, produziert allein rund 15 % des globalen Sauerstoffes und beherbergt rund ein Viertel aller terrestrischen Tierarten (MALHI et al. 2008, S. 169). Damit sowohl Flora als auch Fauna geschützt werden, konnten beschloss die damalige Verwaltung von Britisch-Guayana im Jahre 1929 das lange Zeit einzige Naturschutzgebiet im Lande, den *Kaieteur-Nationalpark*, welcher im späteren Verlauf der Exkursion besucht wurde, zu gründen (HAFKE/WEBER 2020 in diesem Bericht). Dieser befindet sich in der Provinz *Potaro-Siparuni* und ist etwa 627 km² groß, was in etwa 0,3 % der Landfläche Guyanas entspricht (KELLOFF 2003, S. 6f.). Ein weiteres Naturschutzgebiet, welches als Teil der Exkursion besucht wurde, ist der im 3.710 km² großen *Iwokrama-Forrest* (CLARKE et al. 2001, S. 8) gelegene *Iwokrama Nationalpark* mit einer Fläche von 1500 km² (LEO/HÄMMERLE 2020 in diesem Bericht).

Die erste Besiedlung des Gebiets, welches sich im heutigen Guayana befindet, fand vor rund 18.000 Jahren durch Nomaden statt. Die ‚erste Entdeckung‘ durch Europäer erfolgte 1499 im Rahmen einer Erkundungsfahrt durch den spanischen Seefahrer *Alonso de Ojeda*. Zu dieser Zeit wurde das Territorium hauptsächlich von Mitgliedern der Stämme der *Arawak* und der *Kariben* bewohnt. Eine Ansiedlung durch die Spanier oder auch Portugiesen (welche die Nordostküste Südamerikas erkundeten, erfolgte nicht, da sie diese Territorien wirtschaftlich nicht für reizvoll hielten. Die Territorien schienen schwer erschließbar, boten auf den ersten Blick keine attraktiven Rohstoffe, Moskitos plagten Entdecker und Siedler und auch die Küsten waren durch Mangroven und Flachwasser schwer zugänglich (MILLER et al. 2009). Erst im 17. und 18. Jahrhundert erfolgten erste permanente Ansiedlungen durch die Niederländer. Diese handelten anfänglich mit den indigenen Völkern, trieben sie mit der Zeit jedoch immer weiter in das Landesinnere. Schnell kam es zur Anlage erster Plantagen und Einfuhr von Sklaven aus Afrika. In den folgenden Jahrzehnten kam es immer wieder zu kriegerischen Auseinandersetzungen mit dem Vereinigten Königreich von Großbritannien oder Frankreich und so wechselte die Herrschaft über die ursprünglichen Kolonien *Essequibo*, *Berbice* und *Demerara* (die gegenwärtig im Großen und Ganzen etwa der Landesfläche der Kooperativen Republik Guayana entsprechen) mehrfach. Hinweise auf wechselnde Machtansprüche durch Kolonialmächte ließen sich während des Besuchs von Georgetown und auch an weiteren Orten entlang der Wegstrecke feststellen (vgl. Abb. 2). Während der französischen Besatzung hieß das heutige Georgetown, *Longchamps*, unter niederländischer Herrschaft *Stabroek*. Auch heute noch zeugen die Namen einiger Viertel, Straßenzüge oder Häusernamen von dieser Historie. Im Zuge des Wiener Kongresses im Jahre 1815 musste *Napoléon Bonaparte* und das besiegte Frankreich diese drei Kolonien endgültig an Großbritannien übergeben, welche 1831 dann schlussendlich als Britisch-Guayana zusammengefasst wurden (ebd.). Im im Jahr 1966 erlangte Guayana schließlich aufgrund von öffentlichem Druck auf Großbritannien seine Unabhängigkeit und ist seitdem die sogenannte Kooperative Republik Guayana (ZSCHÄBITZ/KALINOWSKI 2020 in diesem Bericht). Um die im 17. und 18. Jahrhundert ökonomisch wichtigen Rohrzucker- und Baumwollplantagen zu bestellen, setzten die Niederländer, Engländer und Franzosen, wie erwähnt, gleichermaßen Sklaven ein. Mit dem Ende der Sklaverei in Britisch-Guayana im Jahre 1834 verlor die Zuckerrohrindustrie ihre Grundlage (für einen ähnlichen Pfad SUWALA/KULKE 2016). Es fehlte an Menschen, welche die Plantagen bestellen konnten. Deswegen wurden im weiteren Verlauf aus dem damaligen Britisch-Indien Kontraktarbeiter angeworben, welche die Arbeit der ehemaligen (zunächst indigenen und später afrikanischen) Sklaven fortführen sollten. Diese wurden bspw. für zehn Jahre verpflichtet, bekamen einen gewissen Lohn, eine Unterkunft und ihnen wurde die Überfahrt bezahlt. Nach Ablauf der zehn Jahre wurden ihnen auch noch ein paar Hektar Land geschenkt. Dennoch mussten auch sie unter menschenunwürdigen Bedingungen arbeiten und entsprechend behandelt (THOMPSON 2006, S. 194). Zwischen den beiden ethnischen Gruppen endstanden im Laufe der Zeit immer stärkere Spannungen. Die Afro-Guayaner gönnten Indo-Guayanern ihre zusätzlichen Privilegien nicht, da sie für dieselbe Arbeit nicht mit Land entlohnt wurden (HINDS 2011, S. 3f.). Grundsätzlich wirken diese Spannungen bis heute fort – Differenzen zwischen den Ethnien sind trotz eines größtenteils friedlichen Zusammenlebens sichtbar. Dabei besteht bei nicht von Europäern abstammenden Einwohnern teilweise ein latentes Gefühl von Rassismus im Alltag, das sich in einer Benachteiligung bei der Jobsuche und einer vorurteilsbehafteten Sichtweise auf die nicht-weiße Bevölkerung äußert. Dieser teils versteckte Rassismus führt dazu, dass ein Großteil der schwarzen Bevölkerung in die Armut getrieben bzw. in ihr gehalten wird, da sich so keine Chancen, z. B. auf dem Arbeitsmarkt ergeben (KAIETEURNEWSONLINE 2017). Dieser Effekt nennt sich *second-slavery*, da er Nachwirkungen und Persistenzeffekte der Sklaverei für die Mehrheit der Bevölkerung nach sich zieht (MOHAMED 2016).

Wirtschaftliche Entwicklung in Guayana

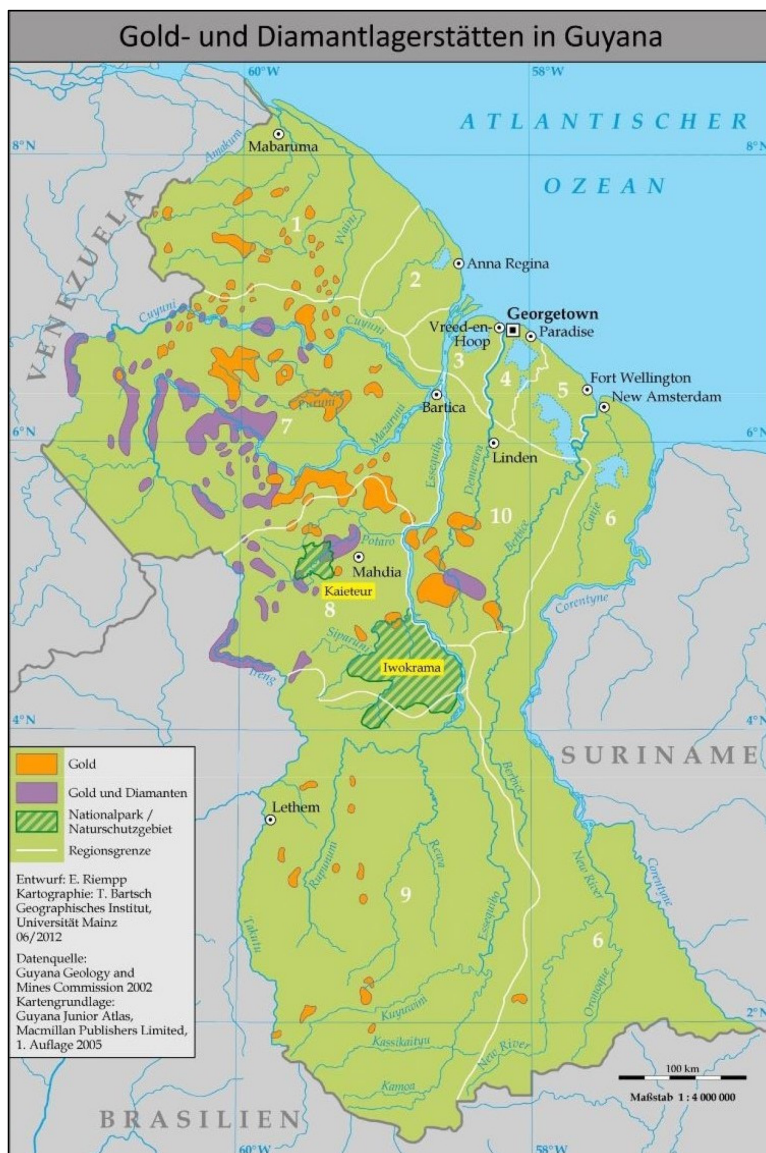


Abb. 3: Gold- und Diamantlagerstätten in Guayana (RIEMPP 2012, S. 108)

Jahre 1966 war Guayana eines der am wenigsten entwickelten Länder der westlichen Hemisphäre und auch heute, nach seinem starken Wirtschaftsaufschwung, hat es nach Haiti und Nicaragua das geringste Pro-Kopf-Einkommen in Mittel- und Südamerika (SUWALA/KULKE 2016; SUWALA et al. 2018). Dieser Umstand ist unter anderem darin begründet, dass bis 1980 sämtliche ökonomischen Aktivitäten staatlich gelenkt und alle Unternehmen verstaatlich waren. Von dieser Wirtschaftspolitik wurde sich 1980 jedoch abgewandt. Da einschlägige Exportmärkte Mitte der 1980er Jahre stagnierten, wurden sukzessive kleine Anpassungen in den offiziellen Wechselkursen unternommen, welche sich jedoch wirkungslos zeigten. Im Jahr 1987 startete das Land dann ein umfassendes wirtschaftliches Reformprogramm, um die Wirtschaft über mehrere Jahre umzustrukturieren, die Produktion und Infrastruktur wiederzubeleben und externe Zahlungen auszugleichen. Dieses Programm beinhaltete unter anderem Importerleichterungen und einen Abbau von Handelshemmnissen (WORREL et al. 2000, S. 14ff.). Zudem wurden staatliche Unternehmen in der Telekommunikation, im Reisanbau oder im Holzabbau privatisiert. Während des frühen 20. Jahrhundert dominierte im Bergbausektor noch vorrangig der Abbau von Bauxit, gegenwärtig ist das mit Abstand größte Exportgut von Guayana jedoch Gold (vgl. Abb. 3).

Guayanas Wirtschaft ist historisch und klimatisch vor allem durch landwirtschaftliche Erzeugnisse wie Zuckerrohr, Obst- und Gemüse oder andere Nahrungsmittel wie Fisch, Schrimps oder Reis geprägt. Der Reisanbau findet vornehmlich im Westen, der Zuckerrohranbau im Osten des Landes statt. Dabei war Zuckerrohr in der Vergangenheit der dominierende Rohstoff, der auf dem Gebiet des heutigen Guayana unter der Besatzung wechselnder Kolonialmächte kultiviert wurde und mit dem die meisten Exporterlöse der ehemaligen Kolonien erzielt wurden. Eine erste Diversifizierung der guayanischen Wirtschaft erfolgte erst ganz spät in den frühen 1980er Jahren aufgrund von sinkenden Zuckerpreisen auf dem Weltmarkt. Brasilien stellte auf dem Weltmarkt schlicht eine zu große Konkurrenz dar. Dies führte zu einer Ausweitung der (land-)wirtschaftlichen Aktivitäten wie etwa durch die Verstärkung des Reisanbaus und der Forstwirtschaft oder durch zusätzliche Kapazitäten im Bergbau (MILLER et al. 2009, S. 34f.). Bereits zu Beginn seiner Unabhängigkeit im

Der Goldabbau stellte 2017 den ausfuhrintensivsten Wirtschaftszweig von Guayana dar (vgl. Tab. 1), wobei allein unverarbeitetes Gold zu über der Hälfte der gesamten Exporterlöse des Landes beitrug. Weitere wichtige Exportgüter im Jahre 2017 (diese Zusammensetzung ist über längere Zeiträume im Grunde stabil, die Anteile aber volatil aufgrund von Rohstoffpreisen für Gold oder Bauxit) waren Reis und Bauxit (mit abnehmender Bedeutung). Mit Abstand folgen Schrimps und Garnelen, Zucker und Fisch und sein Beifang. Holz hat interessanterweise lediglich einen Anteil von 2,5 % an der Exportwertschöpfung von Guayana. Das liegt vorrangig an einem gesteigerten Bewusstsein für Umweltschutz, aber auch an weltweiten Richtlinien und Gütesiegeln, welche die nachhaltige Fortwirtschaft forcieren. Guayana setzt bei dem Verkauf seiner Hölzer nicht auf Quantität, sondern versucht durch sogenanntes *selective logging* die Kollateralschäden am Regenwald zu verringern. Dabei erfolgt ein selektives Fällen von hochwertigen Bäumen und dann ein schonender Abtransport (teilweise mit Helikoptern), um Schädigungen am umgebenden Gehölz zu vermeiden. Außerdem betreibt das Land großen Aufwand, um diese Gebiete wieder aufzuforsten (HEIN/OSTROWER 2020 in diesem Bericht).

ITEMS	VALUE	CONTRIBUTION
	(US\$ '000)	%
Raw Gold	817,516.4	56.8%
Rice	201,034.8	14.0%
Bauxite	104,530.7	7.3%
Shrimp & Prawns	53,993.5	3.8%
Sugar	48,503.6	3.4%
Fish & By Product	45,681.1	3.2%
Timber	35,754.8	2.5%
Prepared Foods	28,549.5	2.0%
Bottled Rum & Spirits	27,185.4	1.9%
Diamonds	13,612.7	0.9%
Re-Exports	11,161.4	0.8%
Other Exports	50,961.4	3.5%
Total	1,438,485.3	100.0%

Tab. 1: Exporte nach Güterkategorien (inklusive Rück-Exporte) aus Guayana, 2017
(BUREAU OF STATISTICS 2017, S. 4)

Insgesamt importiert Guayana Waren im Wert von 1,62 Mrd. USD und exportiert Waren im Wert von 1,44 Mrd. USD. Daraus ergibt sich ein leichtes Handelsdefizit (BUREAU OF STATISTICS 2017). Die Hauptabnehmer guayanischer Güter waren Kanada mit 28,4 % und die USA mit 18,7 % (auf einem geringen absoluten Niveau). Anders als die zumeist nachhaltig betriebene Forstwirtschaft ist der Hauptexportsektor (Goldbergbau) ein immenses Problem für das Ökosystem des Regenwaldes und für seine Bewohner. Aufgrund der großen Verbreitung der Gold- und Diamantenvorkommen im Land (vgl. Abb. 3), befürchten Umweltschützer eine starke Zerstörung der Flora, der Fauna und eine Gesundheitsgefährdung für die Bevölkerung durch teils illegalen Abbau (vorrangig in kleinen bis mittelgroßen Tagebauten) mit einfachen, aber umweltschädigenden Methoden (Quecksilber) (HAMMOND 2005, S. 432; RIEMPP 2012, S. 102ff.; für ähnliche Auswirkungen im Nachbarland Surinam SAUERHAMMER/HANSMANN 2020 in diesem Bericht). Ist eine Mine erschöpft, so wird sie vor allem bei illegalen Tagebauten einfach verlassen, ohne jegliche Renaturierungsmaßnahmen zu vollziehen (vgl. Abb. 4). Die schlammgefüllten Becken liefern dann sämtlichen Mücken, die Malaria, Typhus oder Dengue übertragen können einen idealen Brutplatz. Dies führt vorrangig bei indigenen Stämmen der *Maroons* und *Amerindians* in der Umgebung zu steigenden Erkrankungszahlen.

Den Import betreffend, ist Guayana wesentlich diversifizierter, bis auf eine Ausnahme. Gegenwärtig ist das Land noch erheblich von Einfuhren fossiler Brennstoffe abhängig, um seinen Energiebedarf decken zu können. Der Import von Benzin und Schmiermitteln macht knapp ein Viertel der gesamten Importausgaben des Landes aus (BUREAU OF STATISTICS 2017, S. 2) und beinahe die Hälfte der Energie des Landes wird durch Erdölprodukte erzeugt. Dazu zählen nicht zuletzt auch private Motoren und Generatoren zur Stromerzeugung oder Fortbewegung (PERSAUD 1999). Der private Sektor trägt damit einen erheblichen Teil zur Luftverschmutzung des Landes bei. Die Hauptimporteure sind Trinidad und Tobago mit 28,1 % und die USA mit 25,1 % (BUREAU OF STATISTICS 2017).



Abb. 4: Aufgegebener Goldtagebau im guayanischen Regenwald (SCHULZ 2019)

Fallbeispiel Fischerei

Die Fischerei ist ein Subsektor der Landwirtschaft und machte in Guayana zusammengenommen knapp 10 % der gesamten Exporte im Jahre 2017 aus (vgl. Tab. 1). Der Fischereisektor ist abermals in drei Teilbereiche aufgeteilt: die Seefischerei (*marine fishery*), die inländische Fischerei (*inland fishery*) und die Aquakulturen (*aquaculture*) (KALICHARAN 2019, S. 5ff.). Wirtschaftlich wichtigster Teilbereich ist dabei die Seefischerei mit dem Fang von Garnelen durch die industrielle Schleppnetzfisherei (vgl. Abb. 5).

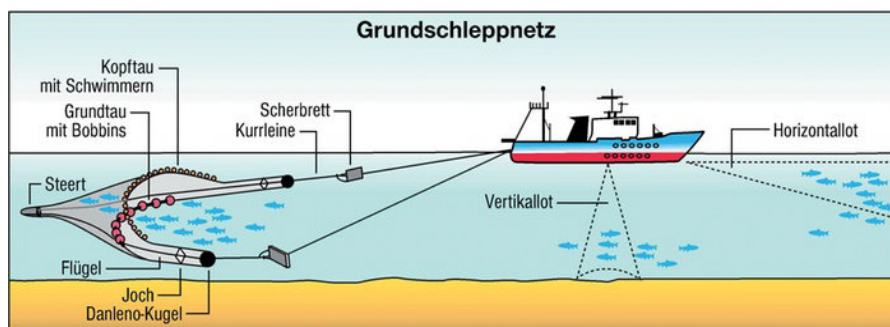


Abb. 5: Schaubild eines Fischerbootes der industriellen Schleppnetzfisherei (MEIBNER/RYDL 2018)

Ungefähr seit 1950 werden in Guayana Garnelen industriell gefangen. Dieser Wirtschaftszweig ist in den Folgejahren stetig gewachsen, da eine Vielzahl unterschiedlicher Garnelenarten vor der Küste von Guayana zu finden ist und sie in der ganzen Welt eine beliebte Importware darstellen. Im Jahre 1970 wurden Regulationen über den beim Garnelenfang entstehenden Beifang eingeführt. Da Schleppnetze über den Boden gezogen werden, können sie zum einen den Grund mit den darauf lebenden Lebewesen beeinträchtigen, zum anderen ist der oft nicht-intendierte Beifang sehr hoch. Bis in 1990er und 2000er Jahren wuchs die industrielle Schleppnetzfisherei dennoch stetig an und wurde so zum wichtigsten Teilbereich der Fischerei Guyanas. Aktuell kämpft dieser jedoch mit steigenden Benzinpreisen und rückläufigen Beständen.

Neben der industriellen Fischerei existiert im Rahmen der Seefischerei noch die handwerkliche Kleinfischerei, die den Fokus weniger auf die Ausfuhr, sondern vielmehr auf die Nahrungsversorgung der lokalen Bevölkerung legt. In Guayana sind Fischereierzeugnisse die

wichtigste Proteinquelle für die Bevölkerung. Die handwerkliche Kleinfischerei wuchs stetig bis 1992. In diesem Zusammenhang stieg auch die Nachfrage nach temperierten Lagerungsmöglichkeiten, oder in anderen Worten, nach einer verlässlichen Kühlkette, welche die Agglomeration um Georgetown nicht mehr decken konnte. Somit wurden diese fehlenden Möglichkeiten der Lagerung der Fänge zu einem limitierenden Faktor. In diesem Teilbereich der Fischerei werden vor allem bodennahe Fische sowie in der industriellen Schleppnetzfischerei Garnelen gefangen (FAO, 2005). Fraglich ist hierbei, ob bei der handwerklichen Kleinfischerei auch das Problem des Beifangs besteht. Mit diesem Problem beschäftigt sich *Leanna Kalicharan* von der *University of Guyana* (vgl. Abb. 1, Besuchspunkt 1). In ihrem Vortrag, den sie der Exkursionsgruppe präsentierte, wurde zunächst die Universität und das Studentenleben in Guayana im Allgemeinen und im Anschluss das konkrete Forschungsprojekt im Speziellen vorgestellt. Darin beschäftigt sie sich mit dem Beifang, der in der handwerklichen Kleinfischerei entsteht. Hintergrund für die Forschung ist die Annahme, dass ein signifikanter, aber bisher vom *Guyana Fishery Department* nicht erfasster, Beifang entsteht. Innerhalb der Forschungstätigkeit wurde der Beifang typischer Fischerboote in der Mündung des *Demerara*-Flusses quantifiziert. Es wurden 2.012 Fische aus 32 unterschiedlichen Spezies als Beifang über einen davor definierten Zeitraum dokumentiert. Bei einer Fangmenge an beabsichtigten Spezies von 194,04 kg, fielen 470,44 kg Beifang an. Dies bedeutet, dass ca. 70 % der gesamten Fangmenge Beifang sind und somit größtenteils nicht einer Wertschöpfung zugeführt werden. Dabei war nur ein knappes Fünftel des Beifangs in solch einem Zustand, der es erlaubte, eine Rückführung in den natürlichen Lebensraum vorzunehmen. Etwa zwei Fünftel waren in einer sehr schlechten Verfassung, sodass ein weiteres Überleben sich als ungewiss darstellte. Der Rest war de facto tot. Es kann also zusammengefasst werden, dass ein erheblicher Teil des Beifangs in der handwerklichen Kleinfischerei verschwendet wird, obwohl die mit erbeuteten Spezies im Grunde ebenso verkauft und weiterverarbeitet werden könnten (KALICHARAN 2019, S. 15ff.). Daher ist es fraglich, wie es um den Bestand der Meeresflora und -fauna vor der Küste von Guayana wirklich bestellt ist und zu welchen Konsequenzen dieser zum Teil unkontrollierte Raubbau führt. Seit den 1950er Jahren ist die industrielle Schleppnetzfischerei zudem stetig gewachsen, sodass beide Formen der Seefischerei in den 1990er und 2000er Jahren ihren Höhepunkt erreichten. Bereits im Jahre 1994 warnte das *Departement of Fishery and Agriculture*, dass die Fangmengen im Rahmen der handwerklichen Kleinfischerei nahe des Reproduktionsvermögens der entsprechenden Ökosysteme waren. 2001 veröffentlichte die *CARICOM Fishery Unit* (CFU) (eine Art supranationale Fischereibehörde für die karibischen Staaten) zusammen mit dem nationalen *Departement of Fishery* ein Gutachten über die Bestände von Garnelen und bodennahen Fischarten in Guayana. Darin wurde festgehalten, dass die Bestände von Garnelen in der Dekade zuvor um über ein Drittel gesunken sind. Im Detail hieß es, dass bei braunen und pinken Garnelen bereits maximale Fangmengen (bezogen auf das Reproduktionsniveau) erreicht wurden und letztere bei pink gefleckten Garnelen bereits überschritten worden sind. Es wurden zudem weitere Bedenken über die Bestandsentwicklung von bodennahen Fischarten wie *bangamary*, *butterfish*, *grey snapper* und *gillbacker* geäußert. Im Jahr 2003 veröffentlichte die CARICOM zusammen mit der EU im Rahmen eines weiteren Projekts abermals einen Bericht zu den Fischbeständen in Guayana. Dabei wurde bestätigt, dass der Garnelenbestand der Gattung *seabob* vollkommen überfischt sei und die Ertragsmengen für diese Spezies entsprechend abnehmen. Darüber hinaus war der Bestand der bodennahen Fischarten *bangamary* und *trout* nahezu ausgeschöpft. Einzig beim *red snapper* wären noch Potentiale zu realisieren. Grundsätzlich beschäftigte sich der Bericht mit der allgemeinen Lage der Fischerei in Guayana. Dabei wurde herausgestellt, dass die Fangquoten nicht auf wissenschaftlichen Erkenntnissen basieren und die Bestände der Arten weder erfasst noch kontrolliert werden (ebd.).

Neben der Seefischerei, die bisher dargestellt wurde, existiert auch noch die inländische Fischerei. Sie besteht aus der Subsistenzfischerei und der Zierfischerei. Die Subsistenzfischerei findet in Flüssen, Seen, Bächen, Kanälen und in der Regenzeit auch in überfluteten Savannen statt. Sie bildet eine Ergänzung zu agrarischen Anbauprodukten wie Zuckerrohr und Reis, um das Überleben der

Bewohner im Inland zu sichern. In der Zierfischerei werden Zierfische für Aquarien gefangen und exportiert. Dies ist ausschließlich vier lizenzierten Fischexporteuren für Zierfische gestattet (KALICHARAN 2019). Als letzter Teilbereich des Fischereisektors sind Aquakulturen zu nennen. Im damaligen Britisch-Guayana bestanden Aquakulturen ebenfalls ab den 1950er Jahren. Es ist hierbei in Brackwasser-Aquakulturen und Aquakulturen in frischem (Süß)wasser zu unterscheiden. Brackwasser-Aquakulturen werden in meeresnahen Gebieten wie Lagunen oder Sümpfen angelegt (KULKE et al. 2013). Es werden dabei zum Teil Schutzwälle gegen starke Strömungen des Meeres errichtet. Rein ökologisch ist dieses Vorgehen nicht unumstritten: Werden die Schutzwälle nicht regelmäßig geöffnet, kann das zu einer Versalzung von Lagunen führen (PICARD/SCHILLING 2013). 95 % aller gefangenen Garnelen werden exportiert. Meist geschieht dies in einer gefrorenen und ungeschälten Form. Abnehmer dieses Exportgutes sind hauptsächlich die USA, Japan und CARICOM-Länder. Bei den bodennahen Fischarten werden nur die höherpreisigen Arten wie *grey snapper*, *gillbacher* und *bangamary* für den Export verwendet. 70 % der in der handwerklichen Kleinfischerei gefangenen Arten, werden frisch oder auf Eis verkauft. Von den restlichen 30 % werden drei Viertel gefroren und ein Viertel geräuchert verkauft. Insgesamt kam die Fischerei in Guayana im Jahre 2004 auf einen Wirtschaftsanteil von knapp drei Prozent am BIP (FAO 2005). Seitdem hat sich der Anteil nicht wesentlich verändert (KALICHARAN 2019).

Wohn- und Wirtschaftsstandort Georgetown



Abb. 6: Typisches Haus der oberen Mittelschicht entlang der Küstenstraße (SCHULZ 2019)



Abb. 7: Eine der wenigen überregionalen Verbindungen in Guayana (SCHULZ 2019)

Die Fahrt von der Grenze Surinams und Guayana bis nach Georgetown (vgl. Abb. 2) führte durch viele Ortschaften. Die Ortsschilder wurden in auffälliger Weise vom US-amerikanischen Getränkekonzern *PepsiCo, Inc.* gesponsert. Auf Nachfrage bei unserem ortsansässigen Fahrer erklärte dieser, dass das Unternehmen in die Infrastruktur und den Ausbau der Hauptstraße entlang der Küste investiere und aus diesem Grund auf den Ortsschildern werben dürfe. Dies deutet auf eine teilweise unternehmensinduzierte Regionalentwicklung hin (ALBERS/SUWALA 2018). Ob allerdings diese nachträgliche Werbemaßnahme an Ostschildern angebracht ist, ist sicherlich diskussionswürdig. Fast 90 % der Bevölkerung von Guayana leben entlang des Küstenstreifens. Diese Tatsache konnte sehr gut und ausführlich während der zweieinhalb-stündigen Fahrt nach Georgetown beobachtet werden, da an dieser Hauptstraße fast durchgängig bebaute Flächen vorzufinden waren. Ebenfalls auffällig war, dass abseits dieser Flächen häufig nicht viele weitere

Nebenstraßen vorzufinden waren, sondern höchstens in wenige zusätzlich, parzellierten Straßenzügen aufgingen (vgl. Abb. 7). Vor den Häusern standen oft private Landmaschinen, die von den Anwohnern genutzt wurden, um die angrenzenden Felder zu bestellen. Die Architektur der Häuser selbst erinnerte in Teilen an Vorbilder aus der britischen Kolonialzeit, die in

Georgetown oder anderen ehemaligen britischen Kolonien in der Karibik wie den Bahamas vorzufinden sind – ein weiterer Indikator, welcher zeigt, dass Guayana sich nicht zwangsweise zu Südamerika, sondern eher zu den karibischen Ländern zugehörig fühlt. Diese Kolonialarchitektur ist durch bunte Backstein-Einfamilienhäuser gekennzeichnet. Diese waren oft höhergeleget und hatten einen, zur Hauptstraße ausgerichteten, überdachten Balkon. Die Haupteingangstür erreicht man in der Regel über eine Treppe an der Seite des Hauses (vgl. Abb.6). Ein weiteres Phänomen, welches am Straßenrand auf dem Weg nach Georgetown beobachtet werden konnte, waren immer wieder vereinzelt Händler, die ihre landwirtschaftlichen Produkte, wie Reis, Kokosnüsse oder Bananen verkauften. Dies geschieht aufgrund der mangelnden Einbindung in überregionale Ketten und der kleinen angebotenen Mengen. Bei dieser Direktvermarktung ist also der Produktionsort in der Nähe des Absatzortes, Absatzmengen sind aber meist unkalkulierbar. Auf diese Weise umgehen sie Zwischenhändler oder Zulieferer, die z. B. die Ware in einem zentralen Marktort in einer größeren Stadt verkaufen und so zusätzliche Gewinne verringern würden (KULKE 2013, S. 80).

Politische Lage als Wirtschaftsfaktor

Der politische Zustand eines Landes hat immer auch Einfluss auf seine Wirtschaft. In der Regel ist ein stabiles politisches System Grundlage für eine gute Wirtschaftslage. Darüber hinaus ist die politische Ausrichtung entscheidend für die wirtschaftliche Entwicklung. Im Folgenden wird die politische Struktur in Guayana dargelegt, um sie anschließend als Einflussfaktor auf die Wirtschaft zu bewerten. Guayana ist eine präsidentiale demokratische Republik (ZSCHÄBITZ/KALINOWSKI 2020 in diesem Bericht). Dabei hat der Staatspräsident die Exekutivgewalt und wird alle fünf Jahre direkt gewählt. Grundsätzlich hat Guayana ein Mehrparteiensystem, wobei zwei dominante Parteien die politische Landschaft in der jüngeren Vergangenheit bestimmt haben. Größter Unterschied zwischen der *People's Progress Party* und dem *People's National Congress* sind aber weniger ideologische, als vielmehr ethnische Unterschiede. Während die *People's Progress Party* eher von Indo-Guayanen gewählt wird, kann der *People's National Congress* auf die Unterstützung von Afro-Guayanen bauen. Beide Parteien sind der politischen Linken zuzuordnen. Darüber hinaus sind im Parlament noch zwei weitere Parteien vertreten: die *A Partnership for National Unity* und die *Alliance for Change*, die im Jahr 2015 das wichtigste Oppositionsbündnis bildeten und die *People's Progress Party* nach 23 Jahren ablösten. Derzeitiger Präsident ist seit 2015 *David Arthur Granger* (BRÜHWILLER 2015). Die politische Geschichte Guyanas ist stark von der Kolonialzeit geprägt. Im 17. und 18. Jahrhundert bestand das heutige Guayana aus mehreren niederländischen Kolonien, wie bereits weiter oben ausgeführt wurde. Die Unabhängigkeit erreichte das Land im Jahre 1966 und wurde 1970 unter Premier *Forbes Burnham* vom *People's National Congress* zur Kooperativen Republik erklärt. Während in den 1980er Jahren eine staatlich kontrollierte Planwirtschaft Guayana bestimmte, erfolgte 1989 ein starker Wandel hin zu einer freien Marktwirtschaft. Dies wurde von einer weitgehenden, international ökonomischen Öffnung begleitet. Ein Ausdruck dieser Öffnung sind bis heute zahlreiche Niederlassungen supranationaler Organisationen wie der UN, EU, IDB, UNDP, WHO und OAS in der Hauptstadt Georgetown. Des Weiteren ist Guayana Mitglied des *Commonwealth*, *CELAC* und *CARICOM*. Immer wieder hat Guayana mit Grenzkonflikten zu kämpfen. Venezuela beansprucht bis heute alle Gebiete westlich des Flusses *Essequibo*. Würde Venezuela diese Ansprüche durchsetzen, würde knapp die Hälfte der Landesfläche von Guayana an Venezuela übergehen. Die heutige Grenze wurde 1899 im Rahmen eines Schiedsspruchs festgelegt. In den 1960er Jahren erneuerte Venezuela seinen Anspruch und der Konflikt fand einen Höhepunkt im Jahre 1966 in der Besetzung der guayanischen Insel Ankoko Island durch Venezuela (TANNER 1980, S. 223f.). Auch mit Surinam gab es in der Vergangenheit maritime Grenzkonflikte. Im Jahr 2000 verhinderte Surinam die Errichtung von Ölplattformen seitens des kanadischen Unternehmens *CGX Energy* durch Kanonenboote, da damit *de facto* rohstoffreiche Meeresgebiete beansprucht worden wären. 2004 schaltete Guayana den ständigen Schiedshof mit Sitz in Den

Haag ein, der 2007 das Urteil sprach und Guayana 33.152 km² an Meeresflächen zusprach, während 17.871 km² an Surinam fielen. Beide Länder nahmen das Urteil an, womit der Streit beigelegt wurde. In dem Gebiet werden potenziell über 15 Milliarden Barrel Öl und 1,2 Billionen Kubikmeter Gas vermutet, der Großteil auf guayanischer Seite. Im Jahr 2016 belegte Guayana im Demokratieindex des Wirtschaftsmagazins *The Economist*, Platz 73 von 167 und wird damit als eingeschränkte Demokratie eingestuft. Immer wieder wurde kritisiert, dass die Todesstrafe weiterbesteht, auch wenn 1997 die letzte Anwendung stattfand. Des Weiteren wurden dem Land diverse Menschenrechtsverletzungen und die rückständige Einstellung gegenüber Homosexualität vorgeworfen. In der Hauptstadt Georgetown wurde die EU-Delegation besucht (vgl. Abb. 1, Besuchspunkt 2), um zum einen ihre Aufgabe in Guayana zu verstehen und zum anderen die politische Lage des Landes erläutert zu bekommen. Die EU-Delegation in Georgetown hat ihren Ursprung bereits im Jahre 1972 in diversen Vorgängerorganisationen. Sie arbeitete zunächst im Auftrag der ersten *Lomé-Convention* aus dem Jahr 1975, um die Kooperation und den Handel zwischen der damaligen *Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EG)* und den früheren niederländischen, belgischen, französischen und britischen Kolonien zu stärken. Mit dem Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon vom 01.12.2009 wurde die Delegation zur offiziellen Delegation der *Europäischen Union (EEAS 2019)*. Sie umfasst heute 26 Mitarbeiter. Allerdings übernimmt sie keine konsularische Betreuung, da dies weiterhin der Hoheit der Nationalstaaten obliegt und die EU-Mitgliedsstaaten sich zudem nicht auf eine gemeinsame europäische konsularische Betreuung einigen konnten. Der überwiegende Teil der heutigen Aktivitäten ist auf den Bereich der Entwicklungszusammenarbeit fokussiert. Aktuelle Projekte der Europäischen Delegation in Guayana sind ein Ergebnis des *Cotonou-Abkommens* aus dem Jahre 2000. Das in *Cotonou* (Benin) unterzeichnete Abkommen ersetzte das vierte *Lomé-Abkommen*. Als Erweiterung der vorrangegangenen Abkommen hat die Cotonou-Vereinbarung auch Menschenrechte und Prinzipien der Staatsführung zum Gegenstand (HÜTTMANN/WEHLING 2013). Das Pro-Kopf-Einkommen in Guayana lag mit einem Wert von 8.120 US-Dollar (nach Kaufkraftparitäten) im Jahr 2017 im Bereich mittlerer bis höherer Werte für Entwicklungsländer (WELTBANK 2019). Daher ist das Land nicht im Fokus der gegenwärtigen europäischen Entwicklungszusammenarbeit, wie zum Beispiel weite Teile Afrikas. Hinzu kommt, dass eine ausreichende Nahrungsversorgung vorliegt und keine Hungerskatastrophen drohen. Der Umfang der Vorhaben, die durch die EU-Delegation in Guayana durchgeführt werden, zielt daher auf anderen Vorhaben wie das *Seawall-Programm* ab, welches die Sicherung von Georgetown vor Überschwemmungen zum Gegenstand hat. Laut EU-Delegation ist Korruption ein weiteres Problem, jedoch nicht so umfassend wie in anderen Entwicklungsländern. Insgesamt ist Kriminalität aber weiterhin deutlich höher als in Surinam. Genaue Gründe für diese Tatsache konnten uns nicht genannt werden. Grundsätzlich stellt die fehlende strategische Planung in strukturschwachen Entwicklungsländern trotz vorhandenen Rohstoffen immer eine generelle Herausforderung dar. In Guayana wird dies zumindest im Zusammenhang mit dem Holzhandel in Angriff genommen. Guayana hat mit einer bewaldeten Fläche von 84 % des Staatsgebietes ein reiches Vorkommen an tropischen Hölzern. Der Holzhandel zwischen Guayana und der EU ist durch das *FLEGT-Abkommen (Forest Law Enforcement, Governance and Trade)* geregelt, welches dazu beitragen soll, das länderübergreifende Problem des illegalen Holzeinschlags und Holzhandels einzudämmen. Der *FLEGT-Aktionsplan* wurde 2003 aufgestellt. Es sollen Überprüfssysteme zur Unterscheidung von legalem und illegalem Holz aufgestellt werden und Staaten sollen dabei unterstützt werden, illegalen Holzeinschlag und -handel zu unterbinden. Sie sollen ferner ein Anreizsystem für legale Aktivitäten schaffen (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2004). Die Delegation verdeutlichte zudem, dass der Einfluss der Volksrepublik China in der Region immer weiter zunimmt, vor allem im Rahmen von großen Infrastrukturprojekten. Dies sei eine Entwicklung, welche die EU-Delegation mit Sorge beobachtet. Die zukünftige Entwicklung des Landes ist folglich schwer vorherzusagen, vor allem durch die kürzlich geplanten Ölförderprogramme vor der Küste Guayanas.

Zukunftsausblick

Im Folgenden wird der Versuch unternommen, einen Zukunftsausblick für die wirtschaftliche Entwicklung von Guayana zu geben. Der landwirtschaftliche Sektor gehört sicherlich auch weiterhin zu den wichtigsten Wirtschaftszweigen des Landes, obwohl die Bevölkerung nicht vollumfänglich mit Nahrung versorgt werden kann. Zumindest herrschen aber keine Hungerkatastrophen oder sonstige Engpässe in der Nahrungsversorgung. Gleichzeitig ist eine weitere Steigerung der landwirtschaftlichen Erträge in der näheren Zukunft nicht zu erwarten. Auch von der Fischereiwirtschaft, die bis in die 2000er Jahre stark gewachsen ist und Exportgüter wie Garnelen produzieren konnte, ist aufgrund von Kapazitätsgrenzen im Hinblick auf Reproduktionsraten kein Zuwachs zu erwarten. Der Garnelenfang ist zum Teil vielmehr kollabiert und muss sich für einige Jahre erholen. Ob dies auch geschieht, ist fraglich. Unabhängig davon könnten bodennahe Fischarten ein Expansionspotential darstellen. Es ist daher für die Zukunft dringend notwendig, die Fischerei neu zu strukturieren. Es müssen Kontrollsysteme installiert werden, die die Bestände stetig überwachen und den Fischfang danach ausrichten. Darüber hinaus sollten die Fangmethoden überdacht werden, um den Beifang zu minimieren oder ein System entwickelt werden, welches Fischern auch die Beifänge als attraktives Gut anpreist. So könnten die Fisch- und Garnelenvorkommen in Wert gesetzt werden, ohne vorhandenes Potenzial zu verschwenden und die Bestände zu überfischen. Nur dann ist eine nachhaltige und zukunftsfähige Erhaltung dieses Wirtschaftszweiges zu gewährleisten. Neben der anzustrebenden nachhaltigen Fischerei muss auch die Holzwirtschaft noch nachhaltiger werden. Guayana ist eines der Länder mit dem größten Vorkommen an Regenwald in Bezug auf die Landesfläche. Dies ist ein riesiges wirtschaftliches, aber auch ökologisches Kapital, nicht nur für Guayana, sondern auch für uns alle. Dies zu schützen, müsste im Interesse aller beteiligten Stakeholder liegen. Eine nachhaltige Holzwirtschaft würde für Guayana eine stetige und zukunftssträchtige Einnahmequelle bedeuten. Das *FLEGT*-Abkommen bietet hierfür ein gutes Beispiel, wie ein nachhaltiger Holzhandel multilateral gestaltet werden kann. Problematisch ist die Eindämmung illegalen Holzeinschlags im Hinterland von Guayana. Dabei führen etliche illegale Goldminen nicht nur zu erheblichen Einschnitten im Zusammenhang mit dem Urwald des Landes, sondern sie gefährden auch die Lebensgrundründe für Mensch, Flora und Fauna. Hier müssten Mechanismen entwickelt werden, um dies zu unterbinden. Neben der ökologischen Komponente ist auch der Tourismus in die Pflicht zu nehmen. Die Küste von Guayana ist nach wie vor von Mangroven gesäumt und bietet sich daher nicht als klassische Destination für einen Strandurlaub an. Folglich ist der noch in weiten Teilen unberührte Regenwald eine besondere Ressource, die es behutsam zu nutzen gilt (LEO/HÄMMERLE 2020 in diesem Bericht). Die Entwicklung eines Massentourismus ist gegenwärtig nicht denkbar. Gleichzeitig wäre jedoch ein weiterer Ausbau des Individualtourismus durchaus vorstellbar und ist auch schon in den Anfängen. Zu beobachten ist zudem auch ein steigender Einfluss Chinas in der Region. Es ist bekannt, dass China vor allem an Rohstoffen interessiert ist und Infrastrukturprojekte nutzt, um diese abtransportieren zu können. Hier kommt es insbesondere auf die Politik an, inwieweit sie diese Ressourcen als schützenswertes Gut betrachtet. Mögliche Veränderungen in der Zukunft sind durch die Öl- und Gasförderung vor der Küste Guyanas zu erwarten. Die geschätzte Menge an Öl und Gas würde ausreichen, um das Land grundlegend im Hinblick auf Selbstversorgung und Handelsbilanz zu verändern. Auch hier wird sich zeigen, wie die Politik arbeitet und inwiefern Umverteilungsmechanismen greifen, damit sich mögliche Wohlfahrtseffekte für die Bevölkerung einstellen. Langfristig sollten Rücklagen gebildet werden, die dem Land auch nach Erschöpfung seiner Öl- und Gasvorkommen Handlungsspielräume ermöglichen. Die Tatsache, dass Kanada der Hauptabnehmer des guayanischen Goldes ist, könnte auch ein taktischer Zug seitens der kanadischen Regierung sein, um im Land dauerhaft eigene Schürf- oder Förderrechte für Gold und andere Rohstoffe zu erwirken. So könnte Kanada in der Zukunft Druck auf Guayana ausüben, da es allein über ein Viertel der gesamten Exporterlöse des Landes beisteuert. Damit könnte die guayanische Regierung gezwungen werden, weitere kanadische Unternehmen bei der zukünftigen Vergabe von

Förderrechten zu bevorzugen. In unserer Unterkunft in Georgetown sprachen wir zufällig mit Personen einer einschlägigen kanadischen Firma, die kurz davorstanden, mehrere Monate auf einer Ölbohrinsel vor der Küste Guayanas zu arbeiten. Erst kürzlich erwarb der Mineralöl-Konzern *Exxon Mobile* Rechte, um offshore Erdöl zu fördern, was dem Land jährlich rund zwei Milliarden US-Dollar an Einnahmen verspricht. Dieses Geld müsste man investieren, um Infrastrukturen auszubauen und zu versuchen, sich langfristig von dem Export von Primärgütern und Rohstoffen abzuwenden und selbst Sekundärgüter herzustellen. Der sekundäre und tertiäre Sektor ist in Guayana noch nicht sehr stark ausgebildet, was jedoch zwingend notwendig für eine diversifizierte Wirtschaftsentwicklung wäre. Grundsätzlich wäre aber auch ein zukünftiger Weg denkbar, der eben nicht auf dem Rohstoffabbau basiert, sondern alternative und gegebenenfalls nachhaltige Quellen für den Wohlstand im Rahmen einer (Post-)Wachstumsgesellschaft aufgreift.

Fazit

Guayana ist ein Entwicklungsland und die Wirtschaft immer noch stark von Rohstoffen und der Landwirtschaft abhängig. Ein struktureller Wandel zu einem Industrie- oder Dienstleistungsland ist in näherer Zukunft nicht zu erwarten. Jedoch ist Guayana zumindest auf einem guten Weg zu wirtschaftlicher Stabilität. Auch wenn Gold noch immer den Hauptteil der Exporteinnahmen stellt, so ist die Wirtschaft diversifizierter als sie es vor einigen Jahren war. Mit den neu entdeckten Öl- und Gasvorkommen ist eine weitere Rohstoffquelle hinzugekommen, die das Land (un)nachhaltig verändern könnte. Essenziell für eine positive Gestaltung des Landes wird in der Zukunft eine Politik sein, die verantwortungsbewusst mit Einnahmen umgeht, ob nun durch Öl- und Gasförderung oder andere Quellen. Die Regierung muss aufpassen, sich nicht durch fadenscheinige Investoren in eine Abhängigkeit zu bringen, sei es durch China, Kanada, die USA oder multinationale Öl- und Gaskonzerne. Fortwährende Investitionen in die Infrastruktur sind aber weiterhin notwendig, um das ökonomische Potential des Binnenmarktes attraktiv für ausländische Direktinvestitionen zu gestalten. Der voranschreitende Bildungsgrad könnte langfristig zu einem ansteigenden Beschäftigungsanteil in der Industrie oder Dienstleistungsbranche und somit zu einem Strukturwandel führen. Es sollten zudem Arbeitsplätze geschaffen und das Problem des *brain drain* angegangen werden. Darüber hinaus ist es erstrebenswert, neben dem Export von Rohstoffen eine Weiterverarbeitung unterschiedlichster Güter zu stimulieren, um eine wirtschaftliche Diversifizierung des Landes voranzutreiben.

Literaturverzeichnis

ALBERS, H.-H. / SUWALA, L. (2018): Unternehmensengagement als Standortfaktor - Mit der Wirtschaft attraktive (Klein-) Städte schaffen. In: Informationen zur Raumentwicklung, 6 (2018), S. 50-57.

ALVARES, C. A. / STAPE, J. L. / SENTELHAS, P. C. / DE MORAES GONÇALVES, J. L. / SPAROVEK, G. (2014): Köppen's climate classification map for Brazil. In: Meteorologische Zeitschrift, 22 (6), S. 711-728.

AUSWÄRTIGES AMT (2019): Guyana: Überblick. Im Internet: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/guyana-node/guyana/220346> (letzter Zugriff: 29.05.2019).

BRÜHWILLER, T. (2015): Machtwechsel in Guyana. Multiethnisches Bündnis siegt. In: Neue Zürcher Zeitung vom 18. Mai 2015, S. 5.

BUREAU OF STATISTICS (2017): Historical Trade Data. Jan-Dec 2017. Im Internet: <https://www.statisticsguyana.gov.gy/pubs/Trade2017.pdf> (letzter Zugriff: 31.05.2019).

- CLARKE, H. D. / FUNK, V. A. / HOLLOWELL, T. (2001): Using checklists and collecting data to investigate plant diversity. I: A comparative checklist of the plant diversity of the Iwokrama Forest, Guyana. In: Sida Botanical Miscellany, 21, S. 1-86.
- EAAS (EUROPEAN ASSOCIATION FOR AMERICAN STUDIES) (2019): About Us. Im Internet: https://eeas.europa.eu/delegations/guyana/1286/about-eu-delegation-guyana-suriname-and-responsibility-aruba-bonaire-curacao-saba-saint_en (letzter Zugriff: 31.05.2019).
- EUROPÄISCHE KOMMISSION (2004): FLEGT Informationsschriften Nummer 01. Im Internet: https://ec.europa.eu/europeaid/sites/devco/files/publication-flegt-briefing-note-1-200404_de.pdf (letzter Zugriff: 30.05.2019).
- FAO (FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS) (2005): Fishery Country Profile – The Republic of Guyana. Im Internet: <http://www.fao.org/fi/oldsite/FCP/en/GUY/profile.htm> (letzter Zugriff: 31.05.2019).
- FUNK, V. A. / HOLLOWELL, T. / BERRY, P. / KELLOFF, C. L. / ALEXANDER, S. N. (2007): Checklist of the Plants of the Guiana Shield (Venezuela: Amazonas, Bolivar, Delta Amacuro; Surinam, Französisch-Guayana, Guayana). Contributions from the United States National Herbarium, Band 55. Department of Botany, National Museum of Natural History, Smithsonian Institution, Washington D.C.
- HAFKE, C. / WEBER, H. (2020): Die Kaieteur Falls im Spannungsfeld zwischen ökologischen und ökonomischen Interessen – eine hydrologische, geologische und touristische Perspektive. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 183-200.
- HAMMOND, D. S. (2005): Socio-Economic Aspects of Guiana Shield Forest Use. In: HAMMOND, D. S. (Hrsg.): Tropical Forests of the Guiana Shield. Ancient Forests in a Modern World. Cabi Publishing, Wallingford/Oxfordshire, S. 381-480.
- HEIN, V. / OSTROWER, L. (2020): High-Tech zwischen Amazonas und Atlantik. Weltraumbahnhof Kourou – Europas unabhängiger Weg ins All? In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 101-114.
- HINDS, D. (2011): Ethno-politics and Power Sharing in Guyana: History and Discourse. New Academia Publishing, Washington D.C.
- HÜTTMANN, M. G./ WEHLING H.-G. (HRSG.) (2013): Das Europalexikon. 2., Auflage, Dietz, Bonn. Im Internet: <https://www.bpb.de/nachschlagen/lexika/daseuropalexikon/176766/cotonou-abkommen> (letzter Zugriff: 31.05.2019).
- KAIETEURNEWSONLINE (2017): East Indian Immigration and the Second Slavery. Im Internet: <https://www.kaieteurnewsonline.com/2017/05/25/east-indian-immigration-and-the-second-slavery/> (letzter Zugriff: 29.05.2019).
- KALICHARAN, L. (2019): Overview of Guyana's Agriculture Sector. Vortrag am 11.03.2019 an der Universität von Guayana in Georgetown.
- KELLOFF, C. L. (2003): The use of biodiversity data in developing Kaieteur National Park, Guyana for ecotourism and conservation. In: Contributions to the Study of Biological Diversity, 1, S. 1-44.
- KULKE, E. (2013): Wirtschaftsgeographie. 5. Auflage, Ferdinand Schöningh, Paderborn.
- KULKE, E. / ENDLICHER, W. / SUWALA, L. (2013): Kuba – Bericht zur Hauptexkursion 2013. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 179. Berlin.

- KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (2020): Die drei Guyanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin.
- LEO, M. / HÄMMERLE, J. (2020): Iwokrama – sanfter Tourismus im Regenwald? In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guyanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 169-181.
- MALHI, Y. / ROBERTS, J. T. / BETTS, R. A. / KILLEEN, T. J. / LI, W. / NOBRE, C. A. (2008): Climate Change, Deforestation, and the Fate of the Amazon. In: *Science*, 319 (5860), S. 169-172.
- MEIBNER, J. / RYDL, V. (2018): Fangmethoden. Im Internet: https://www.planet-wissen.de/natur/meer/ueberfischung_der_meere/fangmethoden-100.html (letzter Zugriff: 31.05.2019).
- MILENIOSCURO (2013): Guyana Relief Location Map. Im Internet: https://de.wikipedia.org/wiki/Guyana#/media/File:Guyana_relief_location_map.jpg (letzter Zugriff: 31.05.2019).
- MILLER, F. P. / VANDOME, A. F. / MCBREWSTER, J. (HRSG.) (2009): History of Guyana: Jonestown, History of French Guiana, British Guiana, Forbes Burnham, Janet Jagan, Jim Jones, Peoples Temple, Economy Of Guyana, Agriculture in Guyana, Religion in Guyana. Alphascript Publishing, S. 44-61.
- MOHAMED, W. (2016): African Labor in Guyana and the Expansion of the Second Slavery. In: TOMICH, D. (Hrsg.): *New Frontiers of Slavery*. State University of New York Press, Albany S. 101-126.
- OPENSTREETMAP (2019): Kartengrundlagen. Im Internet: www.openstreetmap.org (letzter Zugriff: 19.09.2019).
- PERSAUD, S. (1999): Potential for wind generation on the Guyana coastlands. In: *Renewable Energy*, 18 (2), S. 175-189.
- PICARD, S. / SCHILLING, C. (2013): Der Pedraplén von Cayo Coco – eine ökonomische Brücke oder ökologische Barriere? In: KULKE, E. / ENDLICHER, W. / SUWALA, L. (2013): Kuba – Bericht zur Hauptexkursion 2013. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 179. Berlin, S. 213-228.
- RIEMPP, E. (2012): Regenwald in Guyana und Suriname. Institutionen und Akteure der Inwertsetzung des Regenwaldes durch Goldbergbau, Forstwirtschaft und Tourismus. Johannes Gutenberg-Universität in Mainz, Mainz.
- SAUERHAMMER, D. / HANSMANN, V. (2020): Goldindustrie und Energiewirtschaft in Surinam und ihre Auswirkungen auf Umwelt und Bevölkerung. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guyanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 115-128.
- SUWALA, L. / KULKE, E. (2016): Hispaniola – Bericht zur Hauptexkursion 2015. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 191. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. / GADE, K. (2018): Zentralamerika – Bericht zur Hauptexkursion 2017. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 195. Berlin.
- TANNER, H. (1980): Südamerika. Band 2, Atlantikstaaten. Westermann Verlag, Braunschweig.
- THOMPSON, A. O. (2006): Symbolic Legacies of Slavery in Guyana. In: *New West Indian Guide*, 80 (3/4), S. 191-220.

- WELTBANK (2019): World Development Indicators. Im Internet: <http://datatopics.worldbank.org/world-development-indicators/> (letzter Zugriff: 31.05.2019).
- WORREL, D. / MARSHALL, D. / SMITH, N. (2000): The Political Economy of Exchange Rate Policy in the Caribbean. Research Network Working paper #R-401, Inter-American Development Bank, Washington D.C.
- ZSCHÄBITZ, A. / KALINOWSKI, S. (2020): Drei Länder – ein Schicksal? Ein allgemeiner Überblick über die drei Guayanas. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 21-40.

12. und 14. März 2019

**Die Linden-Lethem Road:
Anbindung Guyanas an Südamerika oder Raubbau durch
multinationale unternehmerische Interessen?**

MICHAEL BECKER / SARAH GUNDELACH

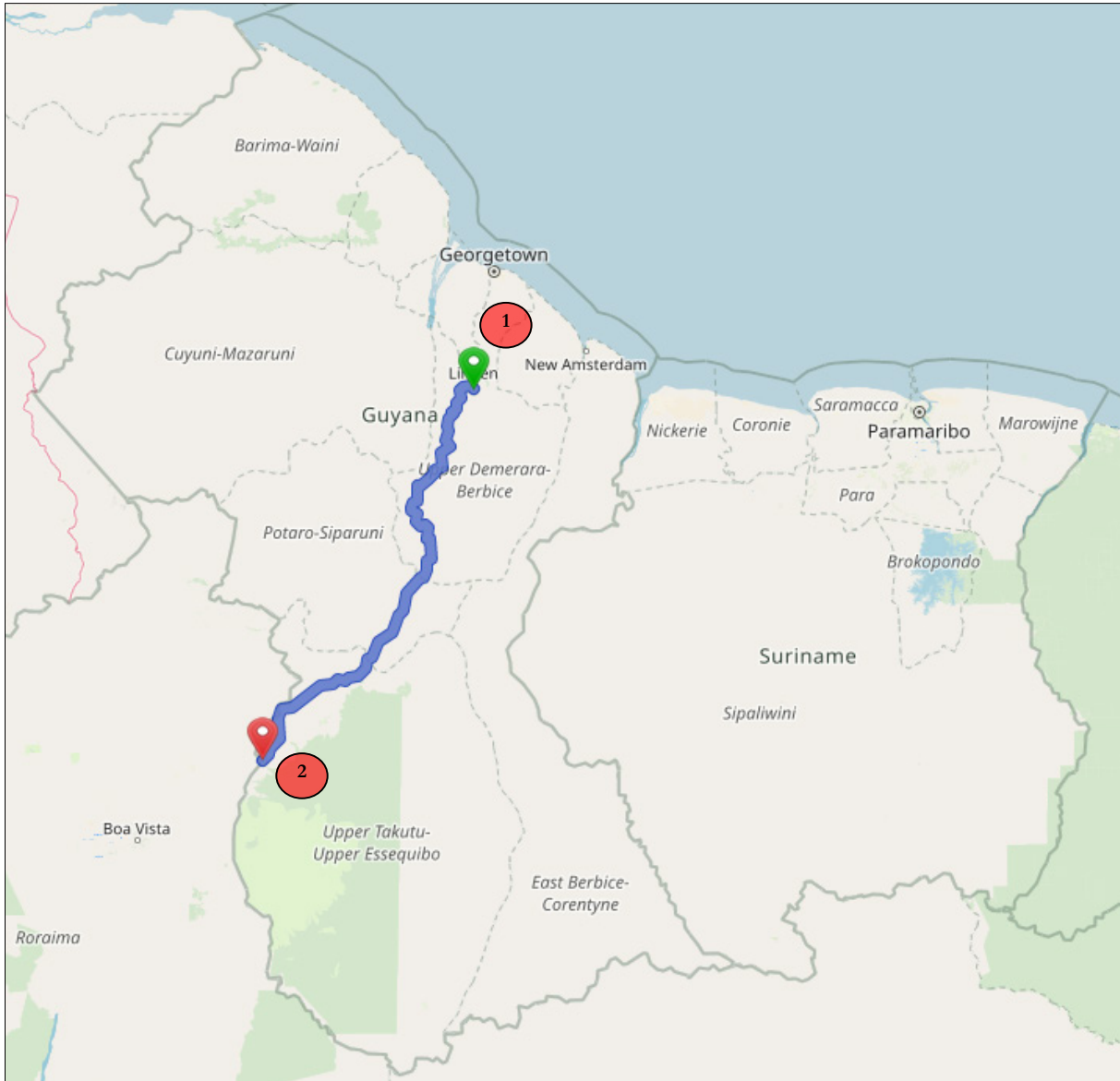


Abb.1: Linden-Lethem-Straße (eigene Darstellung, nach OPENSTREETMAP 2019)

Tagesstationen Abb. 1:

- 1: Linden
- 2: Lethem

Einleitung

Der Ausgangspunkt unserer Fahrt über die Linden-Lethem-Road war Georgetown, Guayana. Das im Norden von Südamerika gelegene Guayana grenzt im Süden an Brasilien, im Westen an Venezuela und im Osten an Surinam. Guayana gehört zu den Staaten des südamerikanisch-karibischen Raums und ist ebenso wie Surinam ein Mitglied der Karibischen Gemeinschaft (*CARICOM*) (ZSCHÄBITZ/KALINOWSKI 2020 in diesem Bericht; KULKE et al. 2020). Die Bevölkerung des Landes fühlt sich eher der Karibik als Südamerika zugehörig (SCHULZ/TELL 2020 in diesem Bericht). Das spiegelt auch der Handel wider. Es findet kaum Handel zwischen Guayana und anderen südamerikanischen Ländern statt (TRADING ECONOMICS 2019) und das, obwohl Brasilien und Guayana bereits 1968 diplomatische Beziehungen aufnahmen. Die Zusammenarbeit sollte dabei ein breites Spektrum unterschiedlicher Bereiche abdecken, darunter Handel, Gesundheit, Landwirtschaft, Verkehr und Sicherheit (MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS 2019). Mit Hilfe der Linden-Lethem-Straße (vgl. Abb. 1 u. Abb. 2) könnte aber Bewegung in diese etwas angestaubte Vereinbarung kommen. Dabei könnte nicht nur die Zusammenarbeit mit Brasilien im Besonderen, sondern mit vielen Ländern in Südamerika im Allgemeinen (wieder-)aufgenommen werden. Die Straße stellt die bisweilen einzige Landverbindung zwischen Guayana und Brasilien bzw. dem Rest von Südamerika (mit Ausnahme der Nachbarn Surinam und Französisch-Guayana) dar. Die 550 km (zwischen Georgetown und Lethem) bzw. 445 km (zwischen Linden und Lethem) lange, überwiegend nicht asphaltierte Straße ist zugleich die einzige Verkehrsverbindung zwischen Georgetown und den entlegenen Gebieten des Landesinneren von Guayana. Über 80 % des von der Linden-Lethem-Straße durchschnittenen Territoriums in Guayana gilt als nahezu unberührter Regenwald. Viele Regionen des Landes sind sonst nur mit dem Flugzeug oder mit dem Boot zu erreichen (BARTON 2018). 90 % der Bevölkerung von Guayana leben an der Küste und nur entlang dieser erstreckt sich eine ausgebaute Ost-West-Verbindung (WORLD POPULATION REVIEW 2019). Im Hinterland leben und arbeiten eine Vielzahl indigener Bevölkerungsgruppen, die insbesondere Flusssysteme als Verkehrswege nutzen. Die Hydrologie des Landes ist durch Flüsse gekennzeichnet, die in der Regel vom Süden in den Norden entwässern. Die Linden-Lethem-Straße ist die einzige bestehende Nord-Süd-Straße bzw. Verkehrsachse, welche die peripheren Gebiete von Guayana mit der Küste verbindet. Die Straße führt von Georgetown bis nach Lethem und über die guayanisch-brasilianische Grenze hinaus weiter bis nach Boa Vista (Brasilien). Sie soll folglich eine wichtige Rolle für die bilateralen Kontakte mit Brasilien spielen. Das Abkommen zwischen Brasilien und Guayana sieht vor, dass mit brasilianischer Unterstützung ein Abschnitt der Linden-Lethem-Straße asphaltiert werden soll. Der Abschluss dieses Vorhabens soll die Verbindungen zwischen den beiden Ländern schneller machen, den bilateralen Handel stärken sowie den Warenfluss aus der nördlichen Region Südamerikas in die Karibik und in die Märkte Nordamerikas, Asiens und Europa erleichtern (GOV BR 2017).

In den letzten Jahren haben Investoren versprochen, eine neue Asphaltstraße entlang dieser Strecke zu bauen, um landwirtschaftliche und mineralische Produkte aus dem Norden Brasiliens über die Häfen von Guayana auf die internationalen Märkte zu bringen (BARTON 2018). In wieweit der Ausbau fortgeschritten ist und was sich an umgesetzten Maßnahmen bereits erkennen lässt, wird im folgenden Beitrag genauer diskutiert. Die Inhalte basieren auf Beobachtungen, die während der Fahrt über die Linden-Lethem-Straße gemacht wurden. Befürworter solcher Infrastrukturinvestitionen sehen in ihnen eine Möglichkeit der wirtschaftlichen Inwertsetzung des Hinterlandes und damit auch einer Minderung der Armut der dortigen Bevölkerung. Ein bewährtes Mittel, um mögliche Entwicklungen anzustoßen, stellen sogenannte



Abb. 2: Linden-Lethem-Straße
(BECKER 2019)

regionalpolitische Strategien dar, die im Endeffekt einen auf bestimmte Standorte konzentrierten Einsatz von Instrumenten der räumlichen Wirtschaftspolitik zum Ziel haben (KULKE/FROHLOFF-KULKE 1989). Die Form und die räumlichen Ansatzpunkte der eingesetzten Strategien hängen dabei von den verfolgten Zielen der Raumwirtschaftspolitik, der räumlichen Lage der Standorte und dem sektoralen Schwerpunkt der Maßnahmen ab. Die Linden-Lethem-Straße ist ein Beispiel für die Strategie der Entwicklungsachsen. Diese konzentriert sich auf den Ausbau von Verbindungen zwischen zwei oder mehreren Standorten/ Zentren. Die Strategie umfasst dabei nicht nur die Verbesserung der Verkehrswege, von Kommunikationsverbindungen oder Versorgungsleitungen entlang der Entwicklungsachse, sondern auch die Entwicklung von gezielten Siedlungen und Agrargebieten zwischen diesen Zentren (KULKE 2019). Laut FAO siedeln sich dort z. B. Menschen an, um ihre Produkte zu verkaufen. Die Straße eröffnet Ihnen auch einen schnelleren Marktzugang zu den großen Städten an der Küste. Es findet ein Wandel von der Subsistenzwirtschaft zu einer Geld-/Marktwirtschaft statt. Die Maßnahmen sollen sowohl zum wirtschaftlichen Wachstum der Zentren als auch zur Erschließung der Flächen entlang der Achse beitragen (ebd.; für die grundsätzliche verkehrliche Erschließung der drei Guyanas STEWART/GÜRBÜZ 2020 in diesem Bericht). Durch den Verkauf ihrer Erzeugnisse generieren auch Menschen in vormals peripheren Gebieten, die sie ggf. als Investitionen für den Ausbau zusätzlicher landwirtschaftlicher Aktivitäten nutzen können. Damit kann das Produktionspotential in diesen Regionen wiederum erhöht werden, welches mit Einkommenssteigerungen der ländlichen Bevölkerung einhergehen kann. Durch dieses wirtschaftliche Wachstum können infrastrukturelle Projekte (z. B. Bau von Schulen und Gesundheitseinrichtungen) in Angriff genommen werden. Dieses Szenario stellt sozusagen den Optimalfall dar und zeigt, wie eine sich selbst verstärkende positive Entwicklung des Landes aussehen kann. Im ungünstigsten Fall treten sehr große Entwicklungsunterschiede zwischen Zentrum und Peripherie (in Guayana zwischen den Küstengebieten und dem Hinterland) auf, sodass der Ausbau der neuen Verbindungen kontraproduktiv wirken und zu einem verstärkten Abfluss mobiler Produktionsfaktoren aus dem Hinterland führen kann. In der Folge können sich die Disparitäten gar vergrößern (KULKE/FROHLOFF-KULKE 1989; KULKE 2019). Gegner des Ausbaus der Linden-Lethem-Straße führen darüber hinaus noch weitere Argumente ökologischer Art an. Durch den Ausbau könnten mehr als zwei Millionen Hektar an unberührten tropischen Regenwäldern und Savannen in Südamerika Schaden nehmen. Letzteres gilt auch für die indigenen Gemeinden sowie die Flora und Fauna in diesen Regionen (BARTON 2018). Die angestrebte landwirtschaftliche und infrastrukturelle Entwicklung der Regionen rund um die Straße hat neben einer *Bad Lands*-Bildung (HEIN/OSTROWER 2020 in diesem Bericht) auf lange Sicht auch eine Verminderung der Bodenqualität zur Folge. Dies kann dann wiederum zu drastisch sinkenden Erträgen der Bauern führen. Das Streben nach Wirtschaftswachstum in Guayana im Allgemeinen und an der Linden-Lethem-Straße im Besonderen veranschaulicht die Frage, ob und inwiefern Ökonomie und Ökologie am besten miteinander in Einklang gebracht werden können. Das gilt insbesondere für die Regionen *Iwokrama Forest* und *Rupununi Savannab*, deren Artenvielfalt Wissenschaftler nach wie vor in Erstaunen versetzt (BARTON 2018).



Abb. 3: Flussüberquerung des Demerara mit Hafen und Fabrik im Hintergrund
(BECKER 2019)

Die Fahrt auf der Linden-Lethem-Road

Die Fahrt auf der Linden-Lethem Straße begann sehr früh am Morgen, da wir vor Einbruch der Dunkelheit an unserem Ziel, der *Iwokrama River Lodge* (LEO/HÄMMERLE 2020 in diesem Bericht), ankommen wollten. Unsere Route führte uns von Georgetown über Linden zum besagten Ziel. Damit wurde nicht die ganze Fahrstrecke von Georgetown bzw. Linden nach Lethem, sondern nur 335 bzw. 235 km (von 550 bzw. 445 km) entlang dieser Straße zurückgelegt. Die Unterkunft wurde vor sechs Uhr am Morgen verlassen und die Fahrt mit Kleinbussen angetreten. Je nach Streckenabschnitt wies die Straße einen unterschiedlichen Untergrund auf. Dabei gab es sowohl asphaltierte als auch nicht asphaltierte Teilstrecke, die entweder als Kies- oder Sandpisten beschreiben werden können. Der erste Teil der Route führte bis nach Linden und dann weiter Richtung Rockstone, bis die eigentliche Linden-Lethem-Straße befahren wurde. Auf diesem ersten Teil der Route waren überwiegend gut ausgebaute und asphaltierte Straßen vorhanden. Daher war ein zügiges Vorankommen möglich. Dabei wurden auf knapp 120 Kilometern zahlreiche Siedlungen mit kleineren Industrieansiedlungen passiert (vgl. Abb. 3). Von der Straße gingen teils kleine Nebenstraßen ab, die Beschilderungen wie *Primary School* oder *Regional Center* trugen. Auffällig war, dass der Straßenverkehr abnahm, je weiter man sich von Georgetown entfernte, und dass teilweise für mehrere Kilometer am Stück keine anderen Fahrzeuge sichtbar waren. Die wenigen Fahrzeuge (man kannte sich teils) wurden von unserem Fahrer oft als Berufspendler identifiziert, die im Großraum von Georgetown arbeiten (LOKALE QUELLE A 2019). Wir überquerten den *Demerara River*, der östlich der Linden-Lethem Straße fließt. An ersten größeren Flussquerung wurde eine Mautgebühr von umgerechnet ungefähr fünf Euro fällig. Hier befindet sich auch die Stadt Linden mit etwa 45.000 Einwohnern. Sie ist die zweitgrößte Stadt Guayanas und nicht nur der wichtigste (Entlastungs-)Ort im Hinterland, sondern zugleich auch ein wichtiges Zentrum des Bauxitabbaus. Am Fluss waren Abbaugruben, Verarbeitungsanlagen sowie Verladeeinrichtungen für Hochseeschiffe zu sehen. Das Bauxit (Aluminiumerz) wird im Tagebau gewonnen, wobei die Gruben 60 m bis 90 m tief sind. Aus diesen Gruben wird das Bauxit teilweise mit Förderbändern und teilweise mit LKWs zu den Verarbeitungsanlagen gebracht. Hier erfolgt eine Trocknung, um exportfähiges Material zu gewinnen, welches dann auf Schiffe verladen wird. Während des Aufenthalts (März 2019) war die Aluminiumfabrik nicht in Betrieb. Der zweite Teil der Fahrt begann nach einer Pause in Linden und führte uns auf eine nicht asphaltierte Straße, die aber zumindest anfangs mit mehreren Spuren sehr breit angelegt war (vgl. Abb. 4). Dieser Teil der Strecke wurde uns bereits beim Besuch der Europäischen Delegation in Georgetown am Vortag mit ‚*Have fun and good luck*‘ angekündigt, da der Zustand bekanntermaßen schlecht sei. Die Straße war insgesamt in einem deutlich schlechteren Zustand und es war zu beobachten, wie die Verkehrsinfrastruktur mit zunehmender Fahrt immer einfacher wurde. Anfänglich gab es noch Leitpfosten und Kilometersteine sowie Verkehrsschilder, später nahm die Beschilderung immer



Abb. 4: Ausbaurbeiten auf der Linden- Lethem-Straße (BECKER 2019)

Abb. 5: Fähre auf der Linden- Lethem-Straße (BECKER 2019)



Abb. 5: Fähre auf der Linden- Lethem-Straße (BECKER 2019)

sich auch die Stadt Linden mit etwa 45.000 Einwohnern. Sie ist die zweitgrößte Stadt Guayanas und nicht nur der wichtigste (Entlastungs-)Ort im Hinterland, sondern zugleich auch ein wichtiges Zentrum des Bauxitabbaus. Am Fluss waren Abbaugruben, Verarbeitungsanlagen sowie Verladeeinrichtungen für Hochseeschiffe zu sehen. Das Bauxit (Aluminiumerz) wird im Tagebau gewonnen, wobei die Gruben 60 m bis 90 m tief sind. Aus diesen Gruben wird das Bauxit teilweise mit Förderbändern und teilweise mit LKWs zu den Verarbeitungsanlagen gebracht. Hier erfolgt eine Trocknung, um exportfähiges Material zu gewinnen, welches dann auf Schiffe verladen wird. Während des Aufenthalts (März 2019) war die Aluminiumfabrik nicht in Betrieb. Der zweite Teil der Fahrt begann nach einer Pause in Linden und führte uns auf eine nicht asphaltierte Straße, die aber zumindest anfangs mit mehreren Spuren sehr breit angelegt war (vgl. Abb. 4). Dieser Teil der Strecke wurde uns bereits beim Besuch der Europäischen Delegation in Georgetown am Vortag mit ‚*Have fun and good luck*‘ angekündigt, da der Zustand bekanntermaßen schlecht sei. Die Straße war insgesamt in einem deutlich schlechteren Zustand und es war zu beobachten, wie die Verkehrsinfrastruktur mit zunehmender Fahrt immer einfacher wurde. Anfänglich gab es noch Leitpfosten und Kilometersteine sowie Verkehrsschilder, später nahm die Beschilderung immer

weiter ab, bis sie ganz verschwand. Einfache Plastiktüten, am Wegesrand an Bäumen fixiert, ersetzen Schilder und markierten kleine Minen oder andere Abzweige. Um auf den schlechteren Zustand der Straße hinzuweisen, wurden besonders schwierige Passagen und tiefe Schlaglöcher mit improvisierten Hinweisen wie aufgestellten Ästen markiert (LOKALE QUELLE A 2019). Der schlechte Zustand der Straße war und ist bekannt und wird entsprechend in den nationalen Medien oft betitelt (GUYANA TIMES INTERNATIONAL 2019). Leider kommt es daher auch des Öfteren zu Verkehrstoten (GUYANA CHRONICLE 2014; LOKALE QUELLE A 2019). Extreme Regenfälle führen dazu, dass die Straße immer wieder unterspült wird und damit zeitweise unbefahrbar ist. In Zeiten großer Hitze und längerer Dürreperioden haben Fahrer mit aufgewirbelten Staubwolken zu kämpfen, die die Sichtweite massiv einschränken und eine weitere Ursache für Unfälle darstellen. Während unserer Fahrt war diese berüchtigte Straße aber in einem verhältnismäßig gut befahrbaren Zustand, da regelmäßige *temporary works* ausgeführt wurden, die laut unseres Fahrers und anderer Quellen aber dringend intensiviert werden müssten (LOKALE QUELLE A 2019; LOKALE QUELLE B 2019). Diese Instandhaltungsarbeiten werden zumeist von modernen Straßenbaufahrzeugen durchgeführt, die versuchen Fahrbahnoberflächen möglichst zu glätten (vgl. Abb. 4). Nach etlichen Pausen und einer Fahrtzeit von fast 13 Stunden erreichten wir den *Essequibo*-Fluss und überquerten diesen per Fähre (vgl. Abb. 5), um kurz darauf unser Ziel, die *Iwokrama River Lodge* zu erreichen. Von Beginn der zweiten Teilstrecke an wurde eine kleine empirische Erhebung durchgeführt, welche die Anzahl von Fahrzeugen, die Art der Fahrzeuge und deren Bewegungsrichtung erfassen sollte. Hierfür wurden überholende und uns entgegenkommende Fahrzeuge dokumentiert und teils fotografiert. Die beobachtete Abnahme von Verkehrsteilnehmer mit zunehmender Entfernung von Linden bestätigte sich.

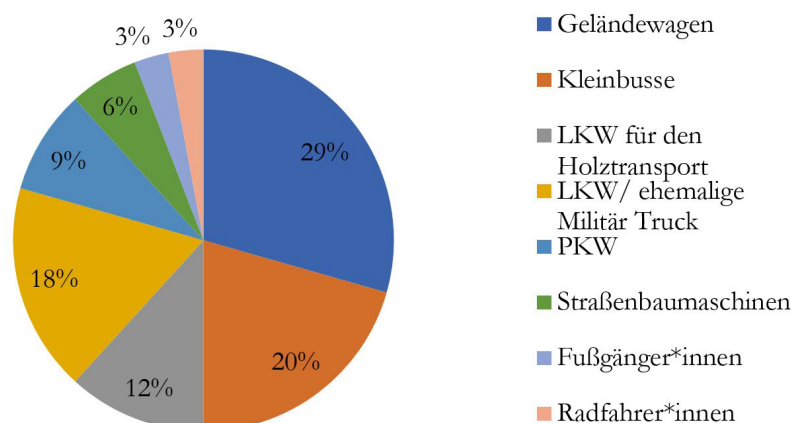


Abb. 6: Anteile Fahrzeuge/Verkehrsteilnehmer auf der Linden-Lethem-Straße (n=34) (eigene Darstellung)

Die beobachtete Anzahl von Fahrzeugen/Verkehrsteilnehmern zwischen Linden und dem Zielort Iwokrama lag bei 34 (vgl. Abb. 6). Die in über acht Stunden und über 220 Kilometern erhobenen Daten beschrieben damit eine sehr geringe Auslastung und Verkehrsspannung auf der Straße. Auffällig hierbei war der hohe Anteil an geländetauglichen Fahrzeugen – darunter auch Lastkraftwagen, die ehemals vom britischen Militär genutzt wurden – und welche für das schwierige Gelände geeignet waren (LOKALE QUELLE A 2019). Weitere LKWs wurden für Holz(ab-)transporte eingesetzt und deuteten auf Aktivitäten der Holzwirtschaft hin. Hierbei vor allem auf die Praxis des sogenannten selektiven Holzeinschlages (*selective logging*) hin, bei der nur bestimmte, besonders wertvolle Bäume geschlagen werden (LOKALE QUELLE B 2019; HEIN/OSTROWER 2020 in diesem Bericht). Die zahlreichen Kleinbusse sind dem öffentlichen Fernverkehr zuzuordnen. Laut lokalen Quellen operieren diese zwischen Lethem und Linden, oder Lethem und Georgetown, sofern die Witterungsbedingungen es zulassen. Sie stellen damit die einzige Transportvariante (ca. 55 € für eine einfache Fahrt von Lethem nach Georgetown) dar (LOKALE QUELLE A 2019).

Siedlungen und Dörfer auf der Wegstrecke

Auf dem zweiten Teilstück wurden mehrere Siedlungen und Dörfer passiert. Eine der größten Siedlungen ist das Dorf *50 Miles*, welches von unserer Gruppe als Haltepunkt genutzt wurde. Eine Werkstatt für Fahrzeuge, eine Tankstelle, ein Gesundheitszentrum, eine Kirche, eine Grundschule und ein Restaurant boten einfache und komplexere Dienstleistungen an. Damit verfügte der Ort über zentrale Funktionen für die weitere Umgebung und war zudem ein wichtiger Haltepunkt für den Fernverkehr. Außerdem gab es Mobilfunkempfang und die Möglichkeit sanitäre Anlagen zu nutzen. Im Kontext der Strategie von Entwicklungsachsen zeigt die Siedlung *50 Miles*, dass sich entlang der Straße einzelne Kerne bilden, in denen grundlegende Infrastrukturen für die lokale Versorgung vorhanden sind. Ein weiterer Ausbau des Straßennetzes in der Region könnte zusätzliche wirtschaftliche Aktivitäten schaffen. Gleichzeitig sind größere Industrieansiedlungen an der Straße kaum vorhanden und gegenwärtig auch nicht zu erwarten (LOKALE QUELLE B 2019). Lediglich kleinere Holzlagerstätten und ein kleines Sägewerk waren erkennbar. Außerdem bleiben die zukünftige Gestaltung und der Ausbau der Straße unsicher. Im Juni 2019 kam es zu Streiks unter den Fahrern, da die Straße an Teilstrecken unbefahrbar war und damit ein großes Unfallrisiko einherging (GUYANA TIMES INTERNATIONAL 2019).

Ansätze zum Ausbau der Straße

Wie bereits erwähnt gibt es Initiativen, um die Straße weiter auszubauen und damit eine stärkere wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen Guayana (bzw. dem karibischen Raum) und Brasilien (bzw. Südamerika) zu fördern. Die treibende Kraft dahinter sind neben den Regierungen beider Länder die Volksrepublik China als Geldgeber und strategischer Partner (MINISTRY OF THE PRESIDENCY 2017). Demnach wurden zwischen Brasilien und Guayana zwei Vereinbarungen geschlossen: das *Complementary Agreement to the Memorandum of Understanding* und das *Complementary Agreement to the Basic Agreement on Technical Cooperation*. Die Ziele der Vereinbarungen sind Infrastrukturprojekte grenzübergreifend weiterzuentwickeln, wirtschaftliche Aktivitäten zu fördern und eine gesellschaftliche Integration zu bewirken. Die grundlegende Idee dahinter ist, Handelsverflechtungen zwischen dem Norden Brasiliens und der Karibik zu ermöglichen. Dafür ist der Ausbau der Linden-Lethem-Straße unumgänglich und als wichtigstes Vorhaben zu betrachten (ebd.). Die geschätzten 50 Milliarden US-Dollar, die für einen Ausbau der Straße notwendig wären, sollen mit Hilfe der Volksrepublik China bereitgestellt werden, indem der Ausbau (GUYANESE ONLINE 2017), als Teil der sogenannten erweiterten ‚*One Belt One Road Initiative*‘ (BECKER/NAB 2019; SUWALA et al. 2019) teilgefördert würde. Dafür wurde im Sommer 2018 ein ‚*Memorandum of Understanding*‘ unterzeichnet, welches die Beziehungen zwischen der Volksrepublik China und Guayana in verschiedenen Bereichen entwickeln soll. Dazu zählen Infrastrukturprojekte, Verbesserungen der Handelsbeziehungen, kulturelle Programme und weitere Vorhaben (GUYANA TIMES 2018; MINISTRY OF PUBLIC INFRASTRUCTURE 2018).

Fazit

Betrachtet man die Entwicklungen und Planungen für die Linden-Lethem-Straße, dann werden Vorhaben für die Zukunft sichtbar, die durch verschiedene Programme gefördert werden sollen. Es ist aber fraglich, ob die Umsetzungen wie geplant realisiert werden können, da das Gelände teils sehr unwegsam ist, die Finanzierung auf wenigen Geldgebern lastet und die Entwicklungsaussichten durchaus ambivalent eingeschätzt werden. Ob es zudem zum Wachstum von Siedlungen und Dörfern im Sinne der Strategie der Entwicklungsachsen kommt und damit zu einem Rückgang des Entwicklungsgefälles zwischen Peripherie und Zentrum, bzw. der Küstenregion und dem Hinterland, kommt, ist ebenso abzuwarten. Allerdings bietet die Erschließung des Südens Guyanas auch viele Möglichkeiten.

Literaturverzeichnis

- BARTON, K. (2018), Focus on geography in Guayana. Im Internet: <https://focusongeography.org/publications/photoessays/guyana/index.html> (letzter Abruf: 01.06.2019).
- BECKER, M. / NAB, J. (2019): One Belt - Many Roads? Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen der neuen und der altertümlichen Seidenstraße In: SUWALA, L. / KULKE, E. / JÖRGENSEN, J. (Hrsg.): Zentralasien – Bericht zur Hauptexkursion 2018. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 196. Berlin, S. 219-236.
- GOV BR (PRESIDENCY OF THE REPUBLIC OF BRAZIL) (2017): Brazil and Guyana sign new bilateral agreements. Im Internet: <http://www.brazil.gov.br/about-brazil/news/2017/12/brazil-and-guyana-sign-new-bilateral-agreement> (letzter Zugriff: 08.06.2019).
- GUYANA CRONICLE (2014): Two Killed as truck topples on Linden-Lethem road. Im Internet: <https://guyanachronicle.com/2014/12/19/two-killed-as-truck-topples-on-lindenlethem-road> (letzter Zugriff: 10.06.2019).
- GUYANA TIMES (2018): Chinese likely to fund Linden-Lethem Road, new Demerara River bridge. Im Internet: <https://guyanatimesgy.com/chinese-likely-to-fund-linden-lethem-road-new-demerara-river-bridge/> (letzter Zugriff: 15.06.2019).
- GUYANA TIMES INTERNATIONAL (2019): Bus operators strike as condition of Linden-Lethem road worsens. Im Internet: <https://www.guyanatimesinternational.com/bus-operators-strike-as-condition-of-linden-lethem-road-worsens/> (letzter Zugriff: 16.06.2019).
- GUYANESE ONLINE (2017): Guyana, Brazil target Chinese funding for Linden-Lethem road link. Im Internet: <https://guyaneseonline.net/2017/12/22/guyana-brazil-target-chinese-funding-for-linden-lethem-road-link/> (letzter Zugriff: 16.06.2019).
- GUYANA TIMES (2018): Chinese likely to fund Linden-Lethem Road, new Demerara River bridge. Im Internet: <https://guyanatimesgy.com/chinese-likely-to-fund-linden-lethem-road-new-demerara-river-bridge/> (letzter Zugriff: 15.06.2019).
- GUYANA TIMES INTERNATIONAL (2019): Bus operators strike as condition of Linden-Lethem road worsens. Im Internet: <https://www.guyanatimesinternational.com/bus-operators-strike-as-condition-of-linden-lethem-road-worsens/> (letzter Zugriff: 16.06.2019).
- HEIN, V. / OSTROWER, L. (2020): High-Tech zwischen Amazonas und Atlantik. Weltraumbahnhof Kourou – Europas unabhängiger Weg ins All? In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 101-114.
- KULKE, E. (2019): Vorträge am 12. und 14. März 2019 entlang der Linden-Lethem-Straße.
- KULKE, E. / FROHLOFF-KULKE, H. (1989): Regionalpolitische Strategien in Entwicklungsländern. In: *Geographie und Schule*, 11 (60), S. 34-41.
- KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (2020): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin.
- LEO, M. / HÄMMERLE, J. (2020): Iwokrama – sanfter Tourismus im Regenwald? In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 169-181.

- LOKALE QUELLE A (2019): Persönliche Gespräche mit dem Fahrer des Reisebusses.
- LOKALE QUELLE B (2019): Persönliches Gespräch mit Personen in der Siedlung 58 Miles.
- MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS (2019): Guyana remains upbeat about relations with Brazil as new President is inaugurated. Im Internet: <https://www.minfor.gov.gy/press-releases/guyana-remains-upbeat-about-relations-with-brazil-as-new-president-is-inaugurated/> (letzter Zugriff: 16.06.2019).
- MINISTRY OF PUBLIC INFRASTRUCTURE (2018): Linden-Lethem Road may be realised under Belt and Road Initiative. Im Internet: <https://dpi.gov.gy/linden-lethem-road-may-be-realised-under-belt-and-road-initiative> (letzter Zugriff: 16.06.2019).
- MINISTRY OF THE PRESIDENCY (2017): Guyana, Brazil working to finalise funding for design, construction of Linden-Lethem road two agreements inked to improve cooperation, bilateral ties. Im Internet: <https://dpi.gov.gy/guyana-brazil-working-to-finalise-funding-for-design-construction-of-linden-lethem-road-two-agreements-inked-to-improve-cooperation-bilateral-ties/> (letzter Zugriff: 16.06.2019).
- OPENSTREETMAP 2019: Kartengrundlagen. Im Internet: www.openstreetmap.org (letzter Zugriff: 19.09.2019).
- SCHULZ, S. / TELL, R. (2020): Das wirtschaftliche Potential der Kooperativen Republik Guayana – Retrospektive, Gegenwart und Zukunft. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 145-159.
- STEWART, J. / GÜRBÜZ, K. (2020): Die Verkehrsinfrastruktur der drei Guayanas im Vergleich – Chancen und Herausforderungen für die drei Länder In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 217-227.
- SUWALA, L. / KULKE, E. / JÖRGENSEN, J. (2019): Zentralasien – Bericht zur Hauptexkursion 2018. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 196. Berlin.
- TRADING ECONOMICS (2019): Worldwide Exports by Country. Im Internet: <https://tradingeconomics.com/guyana/exports-by-country> (letzter Zugriff: 12.06.2019).
- WORLD POPULATION REVIEW (2019): Guayana Population. Im Internet: <http://worldpopulationreview.com/countries/guyana-population/> (letzter Zugriff: 14.06.2019).
- ZSCHÄBITZ, A. / KALINOWSKI, S. (2020): Drei Länder – ein Schicksal? Ein allgemeiner Überblick über die drei Guayanas. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 21-40.

13. März 2019

Iwokrama – sanfter Tourismus im Regenwald?

MIRA LEO / JANIKA HÄMMERLE

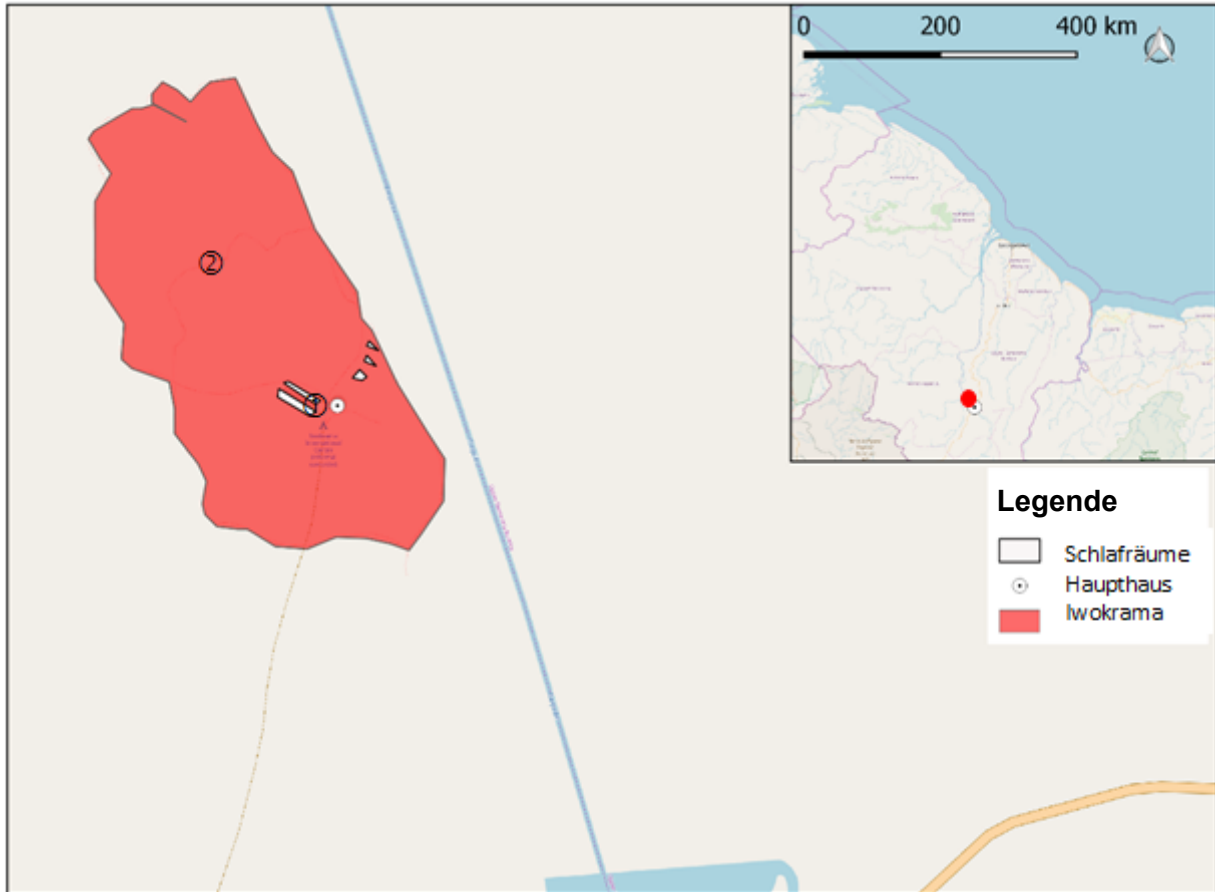


Abb. 1: Anlagenkarte der Forschungseinrichtung Iwokrama (eigene Darstellung, Kartengrundlage nach OPENSTREETMAP 2019)

Besuchspunkte:

- 1: Forschungseinrichtung Iwokrama
- 2: *Turtle Mountain*

Einleitung

Zwei Tage wurden im Naturreservat *Iwokrama* im „Herzen“ Guayanas verbracht. Die Anreise war lang und führte über die *Linden-Lethem-Road* (BECKER/GUNDELACH 2020 in diesem Bericht; KULKE et al. 2020) quer durch den Regenwald. Einmal angekommen, machte sich die Abgelegenheit allerdings bezahlt: Die Gruppe war von einem lebendigen, auf den ersten Anschein von Menschen nahezu unberührten Ökosystem umgeben. Hauptattraktion war die an unserem zweiten Vororttag geführte Wanderung zum *Turtle Mountain* (vgl. Abb. 1, Besuchspunkt 2), von welchem wir einen Blick über das Gebiet mit mäandrierenden Flussläufen und auf Regenwald bis zum Horizont bekamen. Auf dem Weg dorthin konnten wir sogar ein paar Wildtiere wie Affen und Papageien beobachten. Am Nachmittag wurde uns die Möglichkeit gegeben, das Gelände von Iwokrama eigenständig zu erkunden oder eine weitere von den vielen angebotenen Aktivitäten wie Wildtierbeobachtungen oder die Fahrt auf einer *Canopy*-Seilbahn zu unternehmen. Am Abend stand ein Vortrag am Forschungsinstitut Iwokrama auf dem Programm. Hier wurde die wissenschaftliche Arbeit in Iwokrama genauer vorgestellt und über die Entstehung von Guayanas erstem Naturschutzgebiet informiert. Der folgende Bericht thematisiert das Ökosystem des tropischen Regenwaldes und untersucht das Konzept des ‚sanften Tourismus‘ anhand des Camps und der Forschungseinrichtung in Iwokrama. Leitfrage soll dabei sein, ob ‚sanfter Tourismus‘ in Iwokrama verfolgt und inwieweit es dort umgesetzt wird.

Ökosystem Regenwald

Die tropischen Regenwälder konzentrieren sich auf unserem Planeten rund um den Äquator und befinden sich somit auf dem südamerikanischen und afrikanischen Kontinent, sowie teilweise im asiatischen Raum und in Australien (RUNGE 2002). Der Regenwald gehört zu den dominierenden Vegetationsformen in der tropischen Klimazone, die sich durch ihr warmes und humides Klima auszeichnet. Eine weitere Besonderheit der tropischen Klimazone ist das Vorkommen eines sogenannten Tageszeitenklimas, was bedeutet, dass die Temperaturschwankungen zwischen Tag und Nacht größer sind als die im Laufe des Jahres (KEHL 2005). Tropische Regenwälder entstanden durch die Bildung von Thermalwäldern im Cenomanium in der Oberkreide vor circa 92 Millionen Jahren aufgrund des dort vorherrschenden feucht-tropischen und frostfreien Klimas und des Vorkommens von Angiospermen (in anderen Worten: Bedecktsamer, zum Teil auch als „Blütenpflanzen“ bezeichnet) (RUNGE 2002). Die größte global zusammenhängende Regenwaldfläche befindet sich in Südamerika im Amazonasgebiet. Sie bedeckt eine Fläche von über 6,7 Millionen Quadratkilometern und erstreckt sich über die besuchten Länder Guayana, Surinam und das französische Überseedepartement Französisch-Guayana, sowie Venezuela, Brasilien, Kolumbien, Ecuador, Peru und Bolivien, wobei Brasilien flächenmäßig den größten Anteil am tropischen Regenwald besitzt (WWF 2019). Der tropische Regenwald kann durch verschiedene morphologische Formen und Vegetationsformen charakterisiert werden. Im Hinblick auf die Vegetation sind Bäume die dominierende Pflanzenform des Ökosystems, da eine Strauchbildung aufgrund der niedrigen Sonneneinstrahlung am Boden (unter ein Prozent Sonneneinstrahlung) durch das geschlossene Kronendach kaum möglich ist. Dies zeigt sich auch durch die äußerliche Beschaffenheit der Bäume, wobei die Verästelung erst in den oberen Bereichen des Baumes beginnt und in Form einer abgeflachten Baumkrone endet. Außerdem führt die niedrige Sonneneinstrahlung zu einem vermehrten Vorkommen von symbiotischen Pflanzenarten, wie Epiphyten (aufsitzende Pflanzen) und Lianen (DEUTSCHLE 2018a). Für neues Pflanzenwachstum ist die kurze Keimzeit von Samen fundamental, da nur genügend Sonneneinstrahlung bei eruptiven Ereignissen, wie umfallenden Bäumen, am Urwaldboden vorhanden ist und diese dann von den Samen best- und schnellstmöglich genutzt werden muss (HALLER-BREM 2009). Die Böden im tropischen Regenwald sind sandig und nährstoffarm, weshalb die dort vorkommenden Baumarten keine tiefen Wurzeln besitzen und somit Stützwurzeln

oder Brettwurzeln bilden, um den überirdischen Teil der Pflanze zu stabilisieren (vgl. Abb. 2; DEUTSCHLE 2018b). Der Nährstoffkreislauf des Waldes befindet sich, im Gegensatz zu Wäldern außerhalb der tropischen Zone, hauptsächlich in den oberen Bereichen des Waldes und nicht in den Bodenschichten (DEUTSCHLE 2018c). Ein weiterer Gegensatz zu Waldformen in nicht-tropischen Gebieten ist der Aufbau des Waldes, der sogenannte Stockwerkbau (BALLA/NGUYEN 2016; SUWALA/KULKE 2016). Während die dominierende Waldform in nicht-tropischen Gebieten aus drei Stockwerken besteht, gliedert sich der tropische Regenwald in fünf Stockwerke: dem Urwaldboden inklusive Krautschicht, der Strauchschicht, der mittleren Schicht aus einzelnen Bäumen, der oberen Schicht mit einem geschlossenen Kronendach und der letzten Schicht, die aus vereinzelt bis zu sechzig Meter hohen Urwaldriesen besteht, die über das geschlossene Kronendach hinausragen. Das meiste Pflanzenvorkommen befindet sich aufgrund der höchsten Sonneneinstrahlung im vierten Stockwerk, dem geschlossenen Kronendach (DEUTSCHLE 2018d).

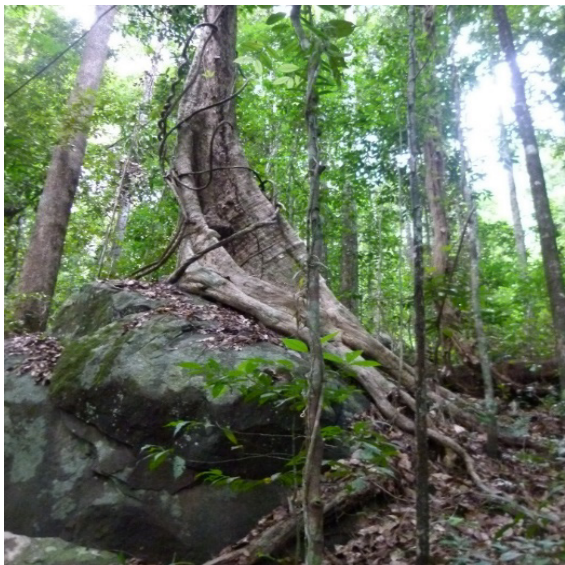


Abb. 2: Beispiel einer Stützwurzel im tropischen Regenwald von Guayana (HÄMMERLE 2019)



Abb. 3: Ausblick vom *Turtle Mountain* auf den tropischen Regenwald von Guayana (HÄMMERLE 2019)

Die morphologischen Besonderheiten des tropischen Regenwaldes werden aber nicht allein durch die nährstoffarmen Böden charakterisiert, da ebenfalls Prozesse der chemischen und physischen Verwitterung das morphologische Erscheinungsbild des Waldes und seiner Böden prägen. Obwohl chemische Verwitterung die dominierende Verwitterungsform aufgrund des hohen Wasservorkommens und der hohen Lufttemperatur ist, existieren auch Prozesse der physikalischen Verwitterung. Das Vorkommen von morphologisch festerem Gestein und dessen Resistenz gegenüber der chemischen Verwitterung, hebt die Bedeutung physischer Verwitterungsprozesse hervor. Dabei entstehen charakteristische, morphologische Sonderformen wie Inselberge, die das Landschaftsbild von tropischen Regenwäldern im Allgemeinen und der tropischen Regenwälder von Surinam, Französisch-Guayana und Guayana im Besonderen bestimmen (ADAMS 1997). Der *Turtle Mountain* in Iwokrama ist ein hervorragendes Beispiel für solch einen tropischen Inselberg, der sich unter anderem durch steile Hänge und eine doppelte Einebnungsfläche auszeichnet (vgl. Abb. 3 u. Abb. 4).

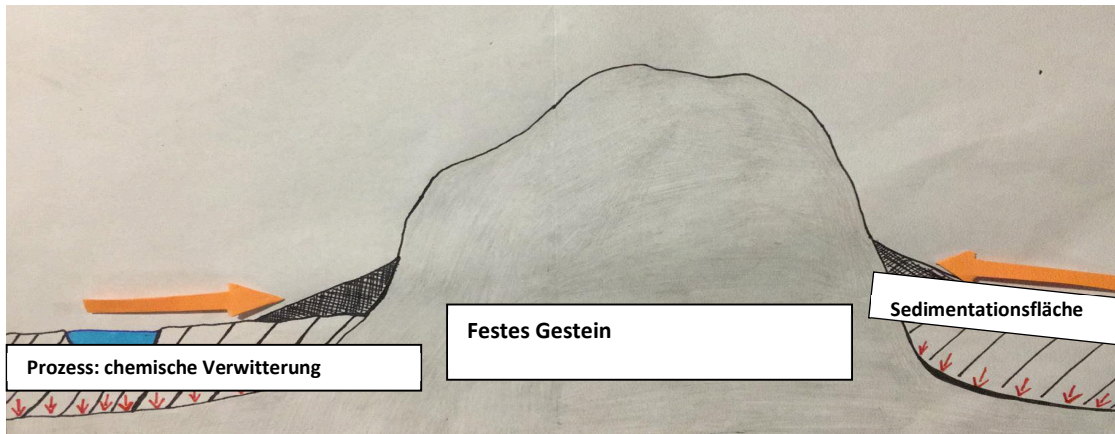


Abb. 4: Modell zur Entstehung eines Inselberges (eigene Darstellung 2019)

Der tropische Regenwald weist eine außergewöhnlich hohe Biodiversität auf. Laut Schätzungen könnten bis zu neunzig Prozent aller Tier- und Pflanzenarten auf der Erde in den Regenwäldern vorkommen. Der enorme Artenreichtum lässt sich dadurch erklären, dass die Populationsgrößen eher geringer sind, weshalb sich keine Art gegenüber einer anderen durchsetzen kann (DEUTSCHLE 2018d). Im Zusammenhang mit der Artenbildung in Südamerika wird oftmals die sogenannte Theorie des *Great American Interchange* ins Gespräch gebracht (MARSHALL et al. 1982). Erdzeitgeschichtlich war der Kontinent Südamerika nach der Trennung des südlichen Urkontinents Gondwana bis zum Pleistozän isoliert, was die Migration von Arten anderer Kontinente erschwerte beziehungsweise unmöglich machte. Erst durch die Eiszeiten im Pleistozän und das Verschieben der karibischen Platte konnte eine Landbrücke zwischen dem nordamerikanischen und südamerikanischen Kontinent gebildet werden, was zur Wanderung vieler Arten zwischen diesen beiden Kontinenten führte (WEBB 1991). Aufgrund des hohen Artenvorkommens bedarf der Schutz des Regenwaldes einer besonderen Priorität. Da die Urwaldriesen die Fähigkeit besitzen besonders große Menge Kohlenstoffdioxid (CO₂) zu speichern, werden Regenwälder oftmals auch als ‚die grüne Lunge‘ der Erde bezeichnet. Außerdem produzieren sie Dunstwolken, die verhindern, dass sich die Erdoberfläche zu stark erhitzt. Regenwälder besitzen somit einen großen Einfluss auf das globale Klima (DEUTSCHLE 2018e). Gleichzeitig sind sie insbesondere infolge der steigenden Nachfrage nach Tropenholz, dem Anbau von Soja und Palmöl sowie dem Goldabbau durch Abholzungen stark gefährdet (DEUTSCHLE 2018f; für die drei Guyanas im Besonderen HAGENAARS/HERWEGEN 2020 u. SAUERHAMMER/HANSMANN 2020 in diesem Bericht) (vgl. Abb. 5 u. Abb. 6).



Abb. 5 u. Abb. 6: Goldmine im Regenwald von Surinam (HÄMMERLE 2019)

Ein Weiterer, auch wenn nicht so gravierender, Faktor für die Zerstörung des Regenwaldes kann der sich immer weiter ausbreitende Tourismus darstellen. Mit der steigenden Nachfrage von Reisenden nach unberührten Naturräumen steigt auch die Gefahr, dass diese Gebiete aufgrund touristischer Erschließung geschädigt werden. Eingriffe in den Naturraum können dabei zum Beispiel durch den benötigten Ausbau von Straßen und Flughäfen erfolgen, um die Erreichbarkeit der Gebiete zu verbessern (BACKHAUS 2004). Die schon vorhandenen Straßennetze werden oftmals von dort bohrenden Ölfirmen besessen, welche die Straßen als Transportwege benutzen. Somit unterstützen Touristen indirekt solche Unternehmen (GOULD 1999). Auch kann eine zu intensive Nutzung von Wanderwegen in den Waldgebieten durch die immer stetige Zerstörung von Boden und Vegetation zu einem Verlust der Biodiversität führen (SUNLU 2003). Bei den besuchten Regionen in den drei Guayanas treffen diese Aussagen bisher nur in einem geringen Umfang zu, da die touristische Infrastruktur und somit auch potentielle Destinationen kaum entwickelt sind (HAFKE/WEBER 2020 in diesem Bericht)

Diskussionen um einen ‚Sanften Tourismus‘

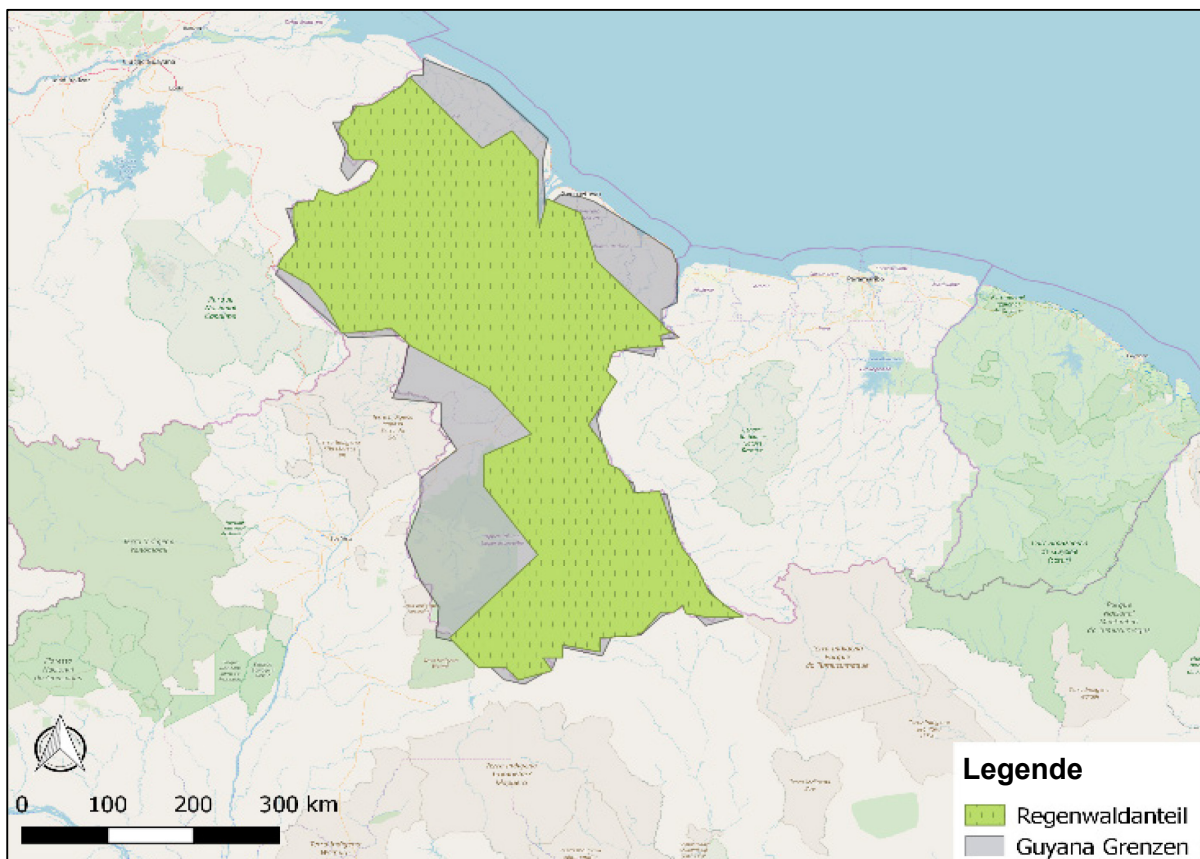


Abb. 7: Regenwaldanteil in Guayana (eigene Darstellung, Kartengrundlage nach OPENSTREETMAP 2019)

Rund 90 % der Landfläche von Guayana sind von tropischem Regenwald bedeckt (vgl. Abb. 7). Diese fast 200.000 km² entsprechen damit etwas mehr als der Hälfte der Fläche der Bundesrepublik Deutschlands. Im Mai 2003 wurde die erste *Worldwide Hospitality and Tourism Theme (WHATT)* Podiumsdiskussion in Georgetown, Guayana unter dem Thema „Entwicklung eines nachhaltigen Tourismus in Guayana und Surinam“ abgehalten (SINCLAIR/JAYAWARDENA 2003). Dies ist ein Hinweis darauf, dass trotz der großen natürlichen Reserven ein grundsätzliches Bewusstsein für die Notwendigkeit einer nachhaltigen Entwicklung in der Tourismusbranche vorhanden ist. Da die Artenvielfalt in Guayana aufgrund der geringen Bevölkerungszahl und -dichte noch besonders

ursprünglich erlebt werden kann, liegt es nahe, hier Ökotourismus zu fördern. Dass der internationale Ferntourismus seit den 1980er Jahren stark zugenommen hat und damit sowohl die Natur des Ziellandes als auch global funktionierende Ökosysteme belastet, ist weitgehend bekannt. Beispiele wie Costa Rica (ELLENBERG 1999) oder Kuba (PICARD/SCHILLING 2013; KULKE et al. 2013) zeigen, dass die Ausbeutung der Natur zugunsten des Tourismus schnell eine negative Entwicklung, vom Öko- zum Massentourismus, nehmen kann: Unregulierte Bautätigkeiten, Übernutzung geschützter Flächen und Entwaldung führten zu Artenverlust und Umweltverschmutzungen (KULKE et al. 2011). Ein Versuch, dem entgegenzusteuern, war die Einführung eines Zertifizierungssystems für touristische Betriebe in Costa Rica, die *Certification for Sustainable Tourism* (CST) (ELLENBERG et al. 1997; ELLENBERG 1999).

„Der Tourismus zerstört das, was er sucht, indem er es findet“. Mit diesem Zitat von *Hans Magnus Enzensberger* aus dem Jahr 1979 wird der Zeitgeist einer neuen Tourismuspolitik treffend beschrieben. *Enzensberger* eröffnete bereits 1958 die Diskussion über nachhaltigeres Reisen (ENZENSBERGER 1958). Das Jahr 2002 wurde von den Vereinten Nationen zum Internationalen Jahr des Ökotourismus erklärt, wodurch die Debatte um neue Aspekte erweitert wurde. Bis dato waren die meisten Definitionen von Ökotourismus hauptsächlich auf eine Naturverbundenheit beschränkt und die ökologischen und sozialen Auswirkungen wurden weitestgehend außer Acht gelassen (ELLENBERG et al. 1997; BAUMGARTNER 2008). Das Konzept des ‚sanften Tourismus‘ (KRAMER 1983) beansprucht für sich auch auf eine Umorientierung der Tourismuspolitik abzustellen. Er wird auch oft synonym mit ‚nachhaltigem Tourismus‘ verwendet. In der Literatur besteht jedoch Uneinigkeit über die Verwendung der Begrifflichkeiten. ‚sanfter Tourismus‘, wie er in diesem Beitrag verstanden werden soll, beinhaltet drei Grundprinzipien: Erstens soll so wenig wie möglich auf die Natur eingewirkt und ihr geschadet werden. Gleichzeitig sollen zweitens Touristen die Natur möglichst nah, intensiv und ursprünglich erleben können, wobei versucht wird, sich drittens der Kultur des Landes anzupassen. ‚sanfter Tourismus‘ weist also neben dem ökologischen Aspekt auch eine soziale Dimension auf. Dabei unterscheidet er sich vom Ökotourismus, der eher ökologische Aspekte verfolgt. Unabhängig davon, welchem Begriff man näher steht, entscheidend ist, dass nur eine intakte Natur ein Urlaubsziel erstrebenswert und besonders macht. Wird unberührte Natur zu stark erschlossen, verliert sie an Wert sowohl für den Ökotourismus als auch für den ‚sanften Tourismus‘ (SUCHANEK 2001). Wird ‚sanfter Tourismus‘ in einer Region nachhaltig implementiert, kann er eine erstrebenswerte Alternative darstellen (BUTTS/SUKHDEO-SINGH 2010). Allerdings birgt auch jedes Vorhaben im Rahmen des ‚sanften Tourismus‘ die Gefahr einer intensiven Nutzung in der Zukunft - hier sei an das Eingangs erwähnte Zitat von *Enzensberger* erinnert.

Naturschutzprojekt Iwokrama: Verbund zwischen Tourismus und Naturschutz

Inwieweit ein Verbund von Tourismus und nachhaltigem Naturschutz im Sinne des ‚sanften Tourismus‘ in Iwokrama (Guayana) funktioniert, soll im Folgenden dargelegt werden. Das Iwokrama Reservat wurde im Jahr 1996 gegründet (vgl. Abb. 8) und gehört zu den zwei geschützten Naturschutzgebieten in Guayana (BUTTS/SUKHDEO-SINGH 2010). Es ist zudem Teil des *National Protected Areas System* (NPAS), welches derzeit etwa 8,4 % der Landmasse von Guayana ausmacht (PROTECTED AREAS TRUST 2019).



Abb. 8: Hauptgebäude des Iwokrama Naturreservats bei Nacht (OSTROWER 2019)

Iwokrama allein umfasst eine Größe von einer Million Hektar (etwas größer als die Insel Zypern) und liegt zentral im guayanischen Regenwaldgebiet (vgl. Abb. 1). Mehr als die Hälfte aller Arten von Vögeln, Reptilien und Amphibien Guayanas leben hier. Das Gebiet wird insbesondere von indigenen Stämmen der *Makushi* (81 % Anteil der dort lebenden Bevölkerung) und *Waspishana* (12,6 %) bewohnt und erlebt gleichzeitig einen schnellen Bevölkerungszuwachs (FUNNEL/BYNOE 2007). Folglich gibt es sowohl Bereiche mit einer anthropogenen Überprägung (z. B. Tourismus, Forschungszwecke) als auch Bereiche, die als reine Naturschutzgebiete dienen und soweit wie möglich von menschlichem Einfluss unberührt bleiben sollen. Indigene sind ebenso wie Touristen auf den Wald angewiesen. Er bietet Nahrung, Medizin und Baumaterial. Daher ist es im Sinne aller, diesen Wald so intakt wie möglich zu halten.

Während des Aufenthalts im Naturreservat Iwokrama fielen einige Aspekte auf bzw. konnten vor Ort Informationen eingeholt werden, mit denen eine Einordnung des Gebietes im Zusammenhang mit ‚sanften Tourismus‘ versucht wird. Für eine, im Sinne des ‚sanften Tourismus‘, positive Entwicklung in Iwokrama spricht ein Abkommen mit den ortsansässigen *Makushi* für eine gemeinsame Landnutzung, welches bereits im Jahr 1989 abgeschlossen wurde. Dabei wurde der indigene Stamm der *Makushi*, der sowohl im südlichen Guayana als auch im Norden Brasiliens lebt, von der Regierung Guayanas dazu eingeladen, an der Entwicklung von Iwokrama mitzuwirken und sich zu beteiligen (DILLY 2003). Laut dem Management von Iwokrama arbeitet das Reservat allerdings nicht nur mit den *Makushi*, sondern mit allen 16 indigenen Völkern der Nord-Rupununi Region (die Region, die sich südlich von Iwokrama bis nach Lethem ausdehnt), zusammen (BECKER/GUNDELACH 2020 in diesem Bericht). Diese Völker umfassen insgesamt etwa 3.500 Menschen und bilden unter anderem das *North Rupununi District Development Board (NRDDDB)*, mit dem Iwokrama in enger Zusammenarbeit zum Beispiel eine *Makushi Research Unit (MRU)* ins Leben gerufen hat (IICRFCD 2019). Die *Makushi* gehören zu den indigenen Völkern, mit denen ein beidseitiger Austausch über technologische und traditionelle Fähigkeiten stattfindet (ob dies gut oder schlecht für diesen Stamm ist, ist eine andere Frage, die hier nicht weiterverfolgt wird). Derzeit sind alle indigenen Gemeinden, die an und innerhalb der Regenwälder von Iwokrama liegen, dabei, Ökotourismuspläne zu entwickeln oder haben bereits Ökotourismusprojekte in ihren Dörfern umgesetzt (FUNNEL/BYNOE 2007). Ferner wird die (indigene) Bevölkerung in neugeschaffene Arbeitskreisläufe integriert. Dazu gehört beispielsweise die Ausbildung von Rangern unter Einbezug des traditionellen indigenen und modernen Wissens. Diese Ranger sind sowohl für die Pflege der naturbelassenen Gebiete als auch für die Entwicklung der sanften touristischen Aktivitäten verantwortlich. Im Rahmen Letzterer dienen sie Touristen als Informationsquelle, indem sie Führungen anbieten und ökologisches Wissen vermitteln. Dabei werden die Besucher dieser Region für die besonderen Belange der Natur sensibilisiert (HAFKE/WEBER 2020 in diesem Bericht). Die indigene Bevölkerung hat, mit Ausnahme von Nutzungsansprüchen für Goldabbau oder Erdölförderung, allerdings grundsätzlich Landnutzungsrechte für diverse wirtschaftliche Tätigkeiten wie beispielsweise dem zertifizierten Möbelbau in diesem Gebiet (THOMAS- CAESAR 2019).

Iwokrama ist darüber hinaus ein eigenes Forschungszentrum, welches sich mit der Erfassung von Biodiversität, der Messung von Klimadaten und der Wasserqualität beschäftigt (vgl. Abb. 9). In diesem Zusammenhang wurden in Iwokrama bis in das Jahr 2000 bereits 86 Fledermausarten dokumentiert, sieben davon wurden damals erst kurz zuvor entdeckt. Damit stieg die Zahl von verschiedenen Fledermausarten auf 121 im ganzen Land und auf knapp 150 in den drei Guayanas. Somit verzeichnete Iwokrama die höchste Artenvielfalt für Fledermäuse in allen Naturschutzgebieten weltweit (LIM/ENGSTROM 2001).



Abb. 9: Messstation des Iwokrama-Forschungs-zentrums (LEO 2019)

falsche Signalwirkung geht davon allerdings allemal aus. Zusammenfassend wird dennoch deutlich, dass sich das Schutzgebiet in Iwokrama um eine Integration der lokalen Bevölkerung durch gemeinsame Projekte und Zusammenarbeit im Auftrag der Wissenschaft und des Umweltschutzes bemüht. Auch regenerative Energien werden bewusst, wenn auch nicht ausschließlich, verwendet. Die Forschungsstationen werden hauptsächlich genutzt, um den Erhalt der Natur und ihrer Biodiversität zu gewährleisten.

Praktische Eindrücke und Beobachtungen aus Iwokrama

Die Aufteilung des Gebiets garantiert zumindest teilweise eine vom anthropogenen Einfluss unberührte Natur. Doch selbst in den für Menschen zugelassenen Zonen gelten Restriktionen für Besucherzahlen. Die meisten Touristen, die das Naturreservat besuchen, sind Austauschschüler, Studierende oder Bildungsreisende in Kleingruppen mit einem persönlichen und wissenschaftlichen Interesse oder einfach mit Lust am Freiwilligendienst. Seltener kommen ganze Schulklassen aus Georgetown oder Individualtouristen. Besucher, die sich nicht nur auf dem Gelände der Unterkunft und des eigentlichen Forschungszentrums aufhalten wollen, haben auch die Gelegenheit, den rings umliegenden Wald zu erkunden. Es werden dabei geführte Touren, zum Beispiel auf den *Turtle Mountain* (vgl. Abb.1, Besuchspunkt 2) angeboten. Hierbei vermitteln Ranger Besuchern Wissen über heimische und teils endemische Pflanzen und Tiere ebenso wie Anekdoten aus indigenen Legenden und kulturellen Eigenheiten der Gegend.

Das Hauptgebäude wird teilweise mit Solarenergie betrieben. So finden sich in den Toiletten mit „solar energy“ Schildern versehene Lichtschalter. Um Strom zu sparen, werden ab 22 Uhr die Lichter ausgeschaltet. Ein Generator ist dennoch zusätzlich in Betrieb. Es konnte festgestellt werden, dass

Für diese Arten werden Messungen durchgeführt, Reproduktionsdaten dokumentiert und die Verteilung innerhalb des Iwokrama-Naturreservats ermittelt. All diese Maßnahmen schaffen eine wichtige Grundvoraussetzung für die Überwachung der Biodiversität in den nationalen Schutzgebieten Guayanas. Darüber hinaus wird das Gebiet im Hinblick auf illegale Jagd, Goldabbau und Abholzung kontrolliert. Unabhängig davon, gelingt es nicht immer sich gegen lokalen und/oder internationalen Druck zu erwehren. Neben den immer wieder illegal betriebenen Goldminen (für eine ähnliche Problematik in Surinam SAUERHAMMER/HANSMANN 2020 in diesem Bericht), sah sich die Regierung wegen finanziellen Drucks gezwungen, Goldabbau durch das kanadische Bergbauunternehmen *Guyana Goldfields* zuzulassen. Es ist völlig unklar, ob dieses Ereignis (im Gegensatz zu den illegalen Kleinstminen) nun das kleinere Übel für die Umwelt ist, da diese professionellen Bergbauunternehmen bei der Goldförderung nicht mehr mit Quecksilber arbeiten und die Förderung zumindest räumlich konzentriert ist. Eine

generell eher wenig Alltagsaktivitäten in Iwokrama auf die Versorgung mit Strom angewiesen sind – abgesehen von der Beleuchtung der Einrichtungen und Unterkünfte sowie der Kühlschränke. In den schlichten, überwiegend aus Holz gebauten Hütten für Gäste und Angestellte stehen, statt Klimaanlage, Ventilatoren. Gleichzeitig bedarf es einer gewissen Anbindung zur Außenwelt (z. B. Straßeninfrastruktur, Nahrungsmittelnachschub, Wasserleitungen - mit anderen Worten: Ver- und Entsorgung). Es konnte beobachtet werden, dass sich das Anfallen von Müll durch Mehrweggeschirr und Besteck umgehen ließe. Dadurch würde auch der regelmäßige Anschaffungsaufwand von neuem Plastik entfallen. An der Auswahl der Lebensmittel konnte man auch deutlich die Kombination aus lokalem Obst und Gemüse wie Kürbis und Cassava und importierten Waren (nicht nur über Stadt-, sondern auch Länder- sowie Kontinentalgrenzen hinweg) wie Toastbrot erkennen. Es wird deutlich, dass Wert darauf gelegt wird, zumindest einen Teil der lokalen Gepflogenheiten zu erhalten, sich aber gleichzeitig an die Besucher anzupassen. Eine eigene Anlage zur Lebensmittelproduktion hat Iwokrama nicht. Daher ist das Reservat von Lebensmittellieferungen abhängig. Wegen seiner eher abgeschiedenen Lage im Hinterland Guayanas wäre also die Möglichkeit eines eigenen Lebensmittelanbaus in Erwägung zu ziehen. Unabhängig davon verfügt die Anlage über eine voll funktionsfähige Abwasserentsorgung sowie klare Richtlinien für die sonstige Abfallentsorgung (FUNNEL/BYNOE 2007).

Gemäß den Angaben von DILLY (2003) wurden im Reservat in früheren Zeiten in geringem Umfang eigene Lebensmittel angebaut. Diese konnten etwa 20 Besucher versorgen. Somit mussten schon damals zusätzliche Lebensmittel nach Iwokrama transportiert werden. DILLY beschreibt ihren Besuch vor über 15 Jahren folgendermaßen: sie und ihre Schülergruppe brachten für ihren Aufenthaltszeitraum von rund zwei Wochen eigene Lebensmittel mit, kauften den Einwohnern vor Ort jedoch auch Lebensmittel wie frisches Obst und Gemüse sowie Mehl ab. Unser Aufenthalt war ohne eigene Lebensmittelreserven vorbereitet, wurde allerdings mit zwei Mahlzeiten täglich ausreichend versorgt. Lebensmittel aus eigenem Anbau waren aber wohl nicht mehr darunter, was eine Chance hinsichtlich einer Selbstversorgung darstellen könnte. Es bleibt daher die Frage, weshalb die Entwicklung mit zunehmender Besucheranzahl in Richtung Lebensmittelimporten geht. Die angebotenen Freizeitaktivitäten für Besucher in Iwokrama gehen über Regenwaldtouren und Wanderungen hinaus und umfassen unter anderem auch Motorbootfahren. Mit den recht lauten, mit einem Motor betriebenen, kleinen und schnellen Booten wird auch der Übergang von einem Ufer zum anderen über den Fluss ermöglicht, wenn sich entweder Besucher in Richtung des beliebten *Turtle Mountain* aufmachen oder die angestellten Ranger und Forscher im Regenwald arbeiten. Die Motorboote haben durch ihre Lärmbelastigung sicherlich einen Einfluss auf die Fauna der Uferregion und könnten auch durch nicht-motorisierte Boote wie Kanus ersetzt werden – zumindest für touristische Belange. Diese würden die Attraktivität des Standortes für den ‚sanften Tourismus‘ nicht schmälern. Im Rahmen dieser Freizeitaktivitäten hat Iwokrama eine Reihe von Einrichtungen, wie zum Beispiel den *Canopy Walk*, entwickelt, die darauf ausgelegt sind, Flora und Fauna des spannenden, vierten Stockwerks – also des geschlossenen Kronendachs – aus der Nähe zu betrachten und dabei die Störungen zu minimieren. Die Arbeit in Iwokrama wird durch Sponsoren, aber auch durch eigene Einkommen oder staatliche Zuschüsse finanziert. Letztere ermöglichen zumindest teilweise eine finanzielle Unabhängigkeit. Im Jahr 2019 wurde Guayana als das beste Reiseziel für Ökotourismus weltweit ausgezeichnet. Diese Position soll auch weiterhin durch die sogenannte *Green State Development Strategy 2040* – einem 20-Jahresplan der Regierung Guayanas beibehalten werden. Das Rahmenwerk soll eine „diversifizierte, widerstandsfähige, kohlenstoffarme und personenorientierte“ (DEPARTMENT OF ENVIRONMENT GUYANA 2019) Landesentwicklungspolitik verfolgen und umfasst viele Aspekte des Umwelt- und Naturschutzes sowie des nachhaltigen Umgangs mit Rohstoffen. Die Wirtschaft Guayanas, wozu auch der Tourismus zählt, soll sich gemäß der Strategie so entwickeln, dass „die gesunden, funktionsfähigen Ökosystemdienstleistungen und Lebensräume für indigene Gemeinschaften und Vorzeigarten (z.B. Jaguar, gefleckter Kaiman) gewährleistet [bleiben]“ (ebd.; eigene Übersetzung).

Bewertung und Ausblick

Das Ziel in Iwokrama ist es, einen Verbund zwischen traditionellem und naturwissenschaftlichem Wissen herzustellen. Trotz einiger ‚Baustellen‘ seitens der Schutzgebietsverwaltung kann man sagen, dass sich hier um eine Art von Tourismus bemüht wird, der über die reine Nutzung der Natur als Einkommensgenerator hinausgeht und wo neben einem Bildungsauftrag auch ein Naturschutzanspruch verfolgt wird. Insgesamt könnten steigende Touristenzahlen in Guayana höhere wirtschaftliche Einkünfte generieren und somit eine Chance für die Entwicklung des Landes darstellen. Gleichzeitig sind damit stärkere Eingriffe in die Natur zu erwarten. Es geht folglich darum, eine Balance zwischen ökonomischer Inwertsetzung, ökologischem Schutz und soziokultureller Verträglichkeit und Integration herzustellen. Dieser Einbezug ist ein Anzeichen dafür, dass die Chance des ‚sanften Tourismus‘ nicht nur für eigene wirtschaftliche Interessen genutzt wird, sondern soziokulturelle Aspekte miteinbezieht. Hierdurch werde auch versucht, ökotouristische oder sanfte Gebote des Tourismus zu beherzigen (FUNNEL/BYNOE 2007).

Des Weiteren könnten sich die Besucherzahlen Iwokramas (ob nun durch Touristen oder durch Menschen auf der Durchreise) aufgrund des Ausbaus der *Lindem-Lethem-Road* (BECKER/GUNDELACH 2020 in diesem Bericht; KULKE et al. 2020), die den Norden Guayanas mit der brasilianischen Grenzregion verbindet und durch das Naturschutzgebiet von Iwokrama führt, bald erhöhen. Die gegenwärtige Verbindung ist eine Schotter- und Sandpiste quer durch den Regenwald, welche die Anfahrt nach Iwokrama nicht nur erschwert, sondern nach starken Niederschlägen gar unmöglich macht. Dieser Ausbau könnte verschiedene Effekte mit sich bringen: Die neue Verbindung könnte einen negativen Einfluss auf die Natur und die Biodiversität entwickeln, was durch das steigende Verkehrsaufkommen und bessere Handelsmöglichkeiten zwischen Guayana und Brasilien verstärkt werden würde. Jedoch würde ein Ausbau auch Touristen oder zumindest mehr Durchreisenden den Weg nach Iwokrama erleichtern. Die Mitarbeiter in Iwokrama begrüßen den Ausbau mehrheitlich, da die Vorteile eines besser ausgebauten Verbindungswegs die Nachteile, zumindest aus ihrer Sicht, überwiegen würden (THOMAS-CAESAR 2019). Die Folgen für die Ökosysteme sind gegenwärtig schwer abschätzbar.

In der reichen Artenvielfalt und dem weitgehend unberührten Regenwald könnte ein großer Anreiz für die Ansiedlung weiterer Forschungseinrichtungen oder touristischen Zentren in Guayana liegen. Doch dazu ist die Zusammenarbeit mit anderen Ländern sehr wichtig, da die fiskalischen Kapazitäten Guayanas nicht ausreichend sind, um den Erhalt und Schutz des Naturraums sicherzustellen, wie eine langwierige und erfolglose Diskussion über ein nationales Schutzgebietssystem (*NPAS, Nature Protection Area System*) zeigt (SINCLAIR/JAYAWARDENA 2003). Immerhin gibt es seit 2011 ein Umweltministerium im Lande, was zumindest ein wichtiger Schritt in Punkto Naturschutz in Guayana ist. Bis dato wurden alle Umweltschutzmaßnahmen über das Präsidialamt abgewickelt. Allerdings könnte auch dies sehr ambivalent diskutiert werden. Naturschutzgebiete und Projekte des ‚sanften Tourismus‘ haben oftmals Schwierigkeiten ihren Erhalt durch eigene monetäre Mittel sicherzustellen. Dies lässt sich nicht nur in Guayana, sondern auch in anderen Ländern Mittel- oder Südamerikas beobachten (SUWALA/KULKE 2016; SUWALA et al. 2018) wie eine Studie von SCHMALL (1998) über ein Ökotourismusprogramm im Amazonastiefland von Ecuador oder ein Bericht von BRADEMANN/TIMMERMANN (2018) über einen inländischen Nationalpark in Honduras zeigen. Die Selbstfinanzierung ist eines der Hauptprobleme, da Einnahmen trotz der steigenden Beliebtheit des sanften oder Ökotourismus durch reduzierte Besucherzahlen schwieriger zu erzielen sind als bei Attraktionen des Massentourismus. Am Beispiel Iwokramas wurde zwar aufgezeigt, welche Möglichkeiten genutzt werden könnten, aber der Zwiespalt zwischen Naturschutz und Entwicklung bleibt. Damit neue Projekte entstehen können, wird Hilfe vom Staat oder anderen oftmals internationalen Organisationen benötigt. Auch das Forschungszentrum Iwokrama hatte Schwierigkeiten hinsichtlich des eigenen Erhalts. Diese finanziellen Probleme haben jedoch auch die

Aufmerksamkeit auf die Rolle des ‚sanften Tourismus‘ in Guayana gelenkt (FUNNEL/BYNOE 2007). Zusätzlich bedarf es neben staatlichen Regulierungen und Kontrollen, die negative Einflüsse wie illegalen Holz- oder Goldabbau in Grenzen halten sollen, weitere Anreize oder Erwerbsmöglichkeiten für die lokale Bevölkerung, da Forschungseinrichtungen oder eben der ‚sanfte Tourismus‘ in Schutzgebieten dieses Problem allein nicht lösen können. Falls hierzu Lösungen gefunden werden, könnte ein von Einheimischen kontrollierter ‚Öko- und Fair-Trade-Tourismus‘ eine mögliche Chance zum Schutz und Erhalt der Biodiversität darstellen. Dafür müssten jedoch auch bestehende Tourismusformen nachhaltiger gestaltet und nicht nur durch den ‚sanften Tourismus‘ ergänzt werden.

Literaturverzeichnis

- ADAMS, S. (1997): Das Lexikon der Erde, Länder der Welt. Ravensburger Buchverlag, Ravensburg.
- BACKHAUS, N. (2004): Nachhaltiger Tourismus in malaysischen Nationalparks? Koordination der Bedürfnisse von Individual- und Gruppenreisenden. In: *Tourism Journal*, 8 (1), S. 87-110.
- BALLA, E. / NGUYEN, A. (2016): Naturräumliche Besonderheiten Hispaniolas unter der besonderen Beobachtung des Pico Duarte und seiner Umgebung. In: SUWALA, L. / KULKE, E. (Hrsg.): *Hispaniola – Bericht zur Hauptexkursion 2015*. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 191. Berlin, S. 227-243.
- BAUMGARTNER, C. (2008): *Nachhaltigkeit im Tourismus. Von 10 Jahren Umsetzungsversuchen zu einem Bewertungssystem*. StudienVerlag, Innsbruck.
- BECKER, M. / GUNDELACH, S. (2020): Die Linden-Lethem Road: Anbindung Guyanas an Südamerika oder Raubbau durch multinationale unternehmerische Interessen? In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): *Die drei Guyanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019*. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 161-168.
- BRADEMANN, K. / TIMMERMANN, J. (2018): Der Nationalpark Celaque – Einfluss der Entwicklungszusammenarbeit auf den Landnutzungskonflikt im Nationalpark. In: SUWALA, L. / KULKE, E. / GADE, K. (Hrsg.): *Zentralamerika – Bericht zur Hauptexkursion 2017*. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 195. Berlin, S. 143-156.
- BUTTS, T. / SUKHDEO-SINGH, T. (2010): Sustainable tourism as a tool for conservation and protection of the Amazon rainforest in Guyana? In: *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 2 (2), S.173-185.
- DEUTSCHLE, T. (2018a): Ökosystem tropischer Regenwald. Im Internet: <http://www.faszination-regenwald.de/info-center/oekosystem/index.htm> (letzter Zugriff: 25.05.2019).
- DEUTSCHLE, T. (2018b): Merkmale tropischer Regenwälder. Im Internet: <http://www.faszination-regenwald.de/info-center/allgemein/merkmale.htm>, (letzter Zugriff: 25.05.2019).
- DEUTSCHLE, T. (2018c): Recycling im Regenwald. Im Internet: <http://www.faszination-regenwald.de/info-center/oekosystem/stoffkreislauf.htm> (letzter Zugriff: 27.05.2019).
- DEUTSCHLE, T. (2018d): Weshalb regiert die Kettensäge? Im Internet: <http://www.faszination-regenwald.de/info-center/zerstoerung/ursachen.htm> (letzter Zugriff: 27.05.2019).
- DEUTSCHLE, T. (2018e): Die Vielfalt in tropischen Regenwäldern. Im Internet: <http://www.faszination-regenwald.de/info-center/vielfalt/index.htm> (letzter Zugriff: 27.05.2019).

- DEUTSCHLE, T. (2018f): Die bitteren Folgen der Regenwaldzerstörung für das Klima. Im Internet: <http://www.faszination-regenwald.de/info-center/zerstoerung/klima.htm> (letzter Zugriff: 27.05.2019).
- DILLY, B. J. (2003): Gender, Culture, and Ecotourism: Development Policies and Practices in the Guyanese Rain Forest. In: *Women's Studies Quarterly*, 31 (3/4), S. 58-75.
- ELLENBERG, L. (1999): Schutz der Biodiversität in Costa Rica durch ihre Nutzung. In: *Geographische Rundschau*, 51 (7/8), S. 408-413.
- ELLENBERG, L. / BEIER, B. / SCHOLZ, M. (1997): *Ökotourismus: Reisen zwischen Ökonomie und Ökologie*. Spektrum, Heidelberg.
- ENZENSBERGER, H. M. (1958): Vergebliche Brandung der Ferne. Eine Theorie des Tourismus. In: *Merkur*, 12 (126), S.701-720.
- FUNNELL, D. C. / BYNOE, P. E (2007): Ecotourism and Institutional Structures: The Case of North Rupununi, Guyana. In: *Journal of Ecotourism*, 6 (3), S. 163-183.
- DEPARTMENT OF ENVIRONMENT GUYANA (2019): *Green State Development Strategy: Vision 2040*. Geogretown.
- GOULD, K. (1999): Tactical Tourism. A Comparative Analysis of Rainforest Development in Ecuador and Belize. In: *Organisation & Environment*, 12 (3), S. 245-262.
- HAFKE, C. / WEBER, H. (2020): Die Kaieteur Falls im Spannungsfeld zwischen ökologischen und ökonomischen Interessen – eine hydrologische, geologische und touristische Perspektive. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): *Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019*. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 183-200.
- HAGENAARS, P. / HERWEGEN, A. (2020): Herausforderungen der und Entwicklungsansätze für landwirtschaftliche Strukturen in Suriname und in Französisch-Guayana. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): *Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019*. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 67-79.
- HALLER-BREM, S. (2009): Bedrohte Urwaldriesen. Im Internet: <https://www.news.uzh.ch/de/articles/2009/bedrohte-urwaldriesen.html> (letzter Zugriff: 25.05.2019).
- IICRFCD (IWOKRAMA INTERNATIONAL CENTRE FOR RAIN FOREST CONSERVATION AND DEVELOPMENT) (2019): Website. Im Internet: <https://iwokrama.org/> (letzter Zugriff: 29.05.2019).
- KEHL, H. (2005): Vegetationsökologie Tropischer und Subtropischer Klimate. Im Internet: <http://lv-twk.oekosys.tu-berlin.de//project/lv-twk/19-trop-wet1-twk.htm> (letzter Zugriff: 27.06.2019).
- KRAMER, D. (1983): *Der sanfte Tourismus*. Bundesverlag, Wien.
- KULKE, E. / ENDLICHER, W. / SUWALA, L. (2013): *Kuba – Bericht zur Hauptexkursion 2013*. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 179. Berlin.
- KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (2020): *Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019*. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin.
- KULKE, E./ KRÜGER, D. / KULKE, L. / SUWALA, L. (2011): *Kuba – Auf Tour*. Spektrum Akademischer Verlag, Heidelberg.

- LIM, B. K. / ENGSTROM, M. D. (2001): Species diversity of bats (Mammalia: Chiroptera) in Iwokrama Forest, Guyana, and the Guianan subregion: implications for conservation. In: *Biodiversity and Conservation*, 10 (4), S. 613-657.
- MARSHALL, L. G. / WEBB, S. D. / SEPKOSKI, J. J. / RAUP, D. M. (1982): Mammalian evolution and the great American interchange. *Science*, 215 (4538), S. 1351-1357.
- OPENSTREETMAP 2019: Kartengrundlagen. Im Internet: www.openstreetmap.org (letzter Zugriff: 19.09.2019).
- PICARD, S. / SCHILLING, C. (2013): Der Pedraplén von Cayo Coco – eine ökonomische Brücke oder ökologische Barriere? In: KULKE, E. / ENDLICHER, W. / SUWALA, L. (2013): Kuba – Bericht zur Hauptexkursion 2013. *Arbeitsberichte Geographisches Institut*. Heft 179, Berlin, S. 213-227.
- PROTECTED AREAS TRUST (2019): National Protected Areas System. Im Internet: <https://protectedareatrust.org/protected-areas/> (letzter Zugriff: 25.05.2019).
- RUNGE, J. (2002): Wie alt ist der Regenwald? Umweltgeschichtliche Forschungen im Kongobecken Zentralafrikas. In: *Forschung Frankfurt*, 1/2 (2002), S. 22-29
- SAUERHAMMER, D. / HANSMANN, V. (2020): Goldindustrie und Energiewirtschaft in Surinam und ihre Auswirkungen auf Umwelt und Bevölkerung. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): *Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019*. *Arbeitsberichte Geographisches Institut*, Heft 200. Berlin, S. 115-128.
- SINCLAIR, D. / JAYAWARDENA, C. (2003): The development of sustainable tourism in the Guianas. In: *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 15 (7), S. 402-407.
- SCHMALL, S. (1998): Das Ökotourismusprogramm der Organización de Pueblos Indígenas de Pastaza (OPIP) im Amazonastiefland Ecuadors. Ansätze selbstbestimmter Entwicklung einer indigenen Basisorganisation. Humboldt- Universität zu Berlin, Berlin
- SUCHANEK, N. (2001): Die dunklen Seiten des globalisierten Tourismus. Bundeszentrale für politische Bildung. In: *Aus Politik und Zeitgeschichte*, 47 (2001), S.32-39.
- SUNLU, U. (2003): Environmental impacts of Tourism. In: *Options Méditerranéennes: Série A. Séminaires Méditerranéens*, Band 57, S. 263-270.
- SUWALA, L. / KULKE, E. (2016): Hispaniola – Bericht zur Hauptexkursion 2015. *Arbeitsberichte Geographisches Institut*, Heft 191. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. / GADE, K. (2018): Zentralamerika – Bericht zur Hauptexkursion 2017. *Arbeitsberichte Geographisches Institut*, Heft 195. Berlin.
- THOMAS- CAESAR, R. (2019): Vortrag von Frau Thomas-Caesar am 13.03.2019 in Iwokrama.
- WEBB, D. (1991): Ecogeography and the Great American Interchange. In: *Paleobiology*, 17 (3), S. 266-280.
- WWF (WORLD WIDE FUND FOR NATURE) (2019): Amazonas - Kronjuwel der Weltnatur. Im Internet: <https://www.wwf.ch/de/wo-wir-arbeiten/amazonas-kronjuwel-der-weltnatur> (letzter Zugriff: 25.05.2019).

15. März 2019

Die Kaieteur Falls im Spannungsfeld zwischen ökologischen und ökonomischen Interessen – eine hydrologische, geologische und touristische Perspektive

CHARLOTTE HAFKE / HELENA WEBER

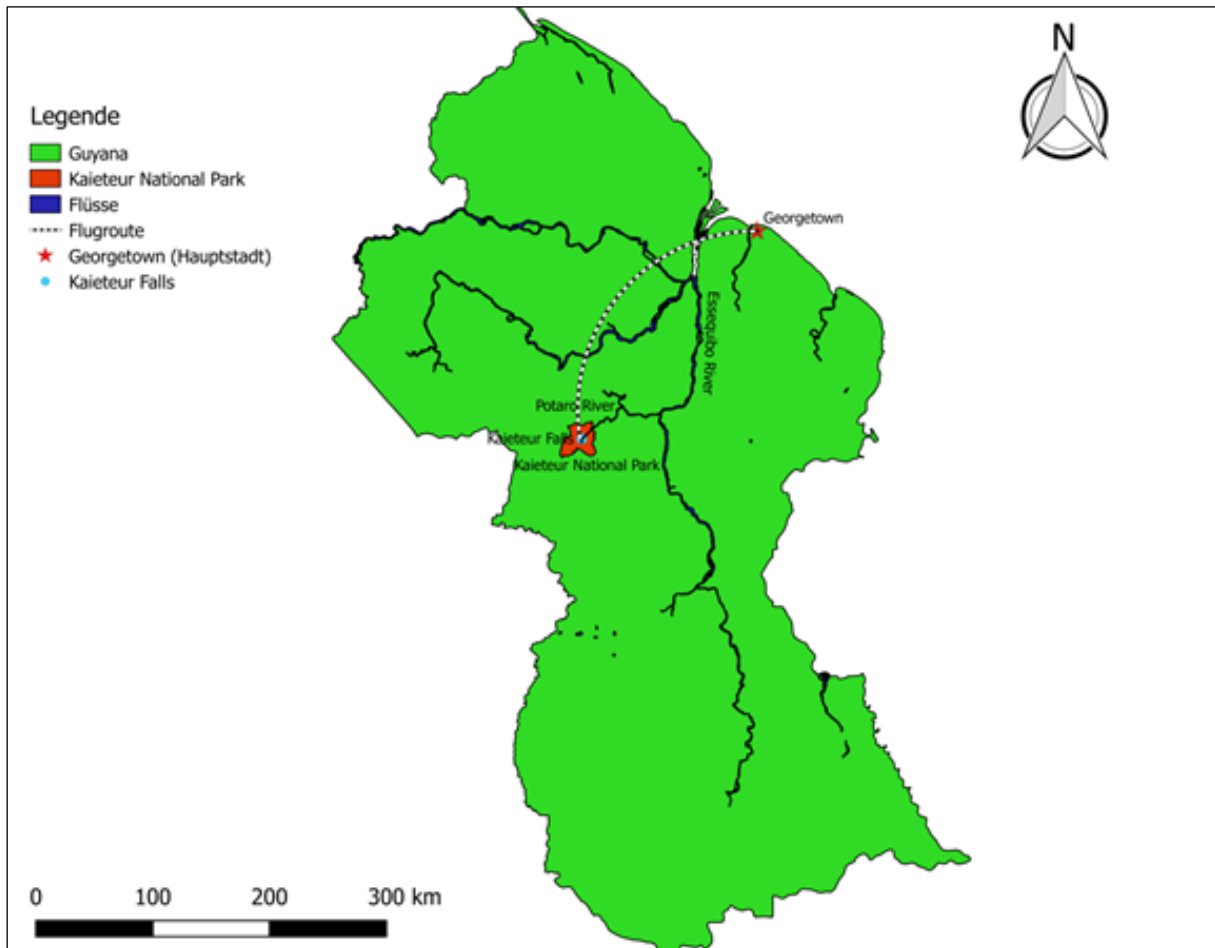


Abb. 1: Übersichtskarte von Guayana mit Besuchspunkten (eigene Darstellung, Kartengrundlage nach PROTECTED PLANET 2017; DIVA-GIS 2019)

Besuchspunkte:

- 1: Flug Georgetown - *Kaieteur*-Nationalpark
- 2: Besuch des *Kaieteur*-Nationalparks inklusive des *Kaieteur*-Wasserfalls

Einleitung

Am 15. März 2019, dem letzten Tag der Exkursion, wurde der Kaieteur-Wasserfall im gleichnamigen Nationalpark besucht (vgl. Abb. 1). Nach einer kurzen Darstellung des besuchten Untersuchungsgebietes werden in diesem Bericht zunächst die Geofaktoren Wasser, Relief und Gestein aus einer physisch-geographischen Sicht diskutiert, um zu zeigen, wie der Kaieteur-Wasserfall entstand und sich zu seiner heutigen Gestalt formte. Anschließend wird aus humangeographischer Perspektive die touristische Erschließung des Kaieteur-Wasserfalls thematisiert. Hierbei interessiert vor allem das Spannungsfeld aus ökonomischen Interessen und nachhaltigen Tourismusstrategien. In diesem Zusammenhang wird auf das Konzept des Ökotourismus zurückgegriffen, um zu untersuchen, wie sanft und nachhaltig der Tourismus im Kaieteur-Nationalpark durchgeführt wird. Der Bericht endet mit einem Ausblick auf zukünftige Tendenzen, wobei unter anderem sowohl auf mögliche Folgen des Klimawandels als auch auf die Auswirkungen illegaler Gold- und Diamantenminen eingegangen wird.

Der Kaieteur-Nationalpark - Einführung in das besuchte Untersuchungsgebiet

In Mitten des noch beinahe unberührten Regenwalds der kooperativen Republik von Guayana, im ca. 625 km² großen gleichnamigen Nationalpark (etwa das Doppelte der Fläche von München), liegt der größte, am Wasser-volumen gemessene, einstufige Wasserfall der Welt, der über die Kante stürzt: Der Kaieteur-Wasserfall, der hier über 226 Meter in den *Potaro*-Fluss über den Rand einer Hochebene in die Tiefe abfällt. Damit ist der Kaieteur-Wasserfall etwa doppelt so hoch wie die *Victoria-Fälle*. Nach den 226 Höhenmetern, die das Wasser hinabstürzt, strömt es noch über einige Kaskaden, sodass der Wasserfall eine Gesamttiefe von 251 Metern erreicht (AUGUSTYN et al. 1998). Der



Abb. 2: Cock-of-the-Rock-Vogel im Kaieteur-Nationalpark (OSTROWER 2019)

Wasserfall liegt südwestlich der Hauptstadt Georgetown in der Provinz *Potaro-Siparuni* im Hinterland von Guayana (vgl. Abb. 1), welches zu großen Teilen von tropischem Regenwald bedeckt ist. Erst im Jahre 1870, also viel später als andere vergleichbare Wasserfälle, wurde der Kaieteur-Wasserfall entdeckt. Als erster offizieller ‚Entdecker‘ gilt der britische Geologe *Charles Barrington Brown* (KAIETEUR NATIONAL PARK o.J.). Nach ihm kamen noch viele Forscher um den Wasserfall und seine Umgebung zu erforschen. So wurde beispielsweise 1924 im Canyon unter dem Wasserfall ein neues Mineral, bestehend aus Quecksilber und Palladium, entdeckt, das *Potarit* (SPENCER 1928, S. 397ff.). Das Mineral wurde nach dem *Potaro*-Fluss benannt, der sich über den Steilhang des Kaieteur-Wasserfalls ergießt. Dieses Naturschutzgebiet wurde bereits 1929 durch die damals noch britische Regierung eingerichtet, um die einzigartige Natur, die hohe Biodiversität mit ihren zum Teil endemischen Arten und den größtenteils noch unberührten Regenwald zu bewahren und zu schützen. Damit war dieser Park einer der ersten Naturschutzinitiativen sowohl in der Karibik als auch in Südamerika (KAIETEUR NATIONAL PARK o.J.). Und tatsächlich ist hier die höchste gegenwärtig dokumentierte Artenvielfalt des Landes zu finden. Der Nationalpark bietet Heimat für einige ungewöhnliche, teils gefährdete und endemische Tier- und Pflanzenarten (vgl. Abb. 2, Abb. 3 u. Abb. 4) (ALONSO et al. 2017, S. 16). Wegen der geringen Humusschicht des Bodens wachsen hier beispielsweise einige fleischfressende Pflanzen, die sich unter anderem von Moskitos und anderen Insekten ernähren, um die Nährstoffe aufnehmen zu können, die ihnen der

Boden nicht bieten kann. Bekannt ist die Umgebung rund um den Wasserfall auch für den nur hier vorkommenden goldenen Frosch und für den seltenen *Cock-of-the-Rock*-Vogel (vgl. Abb. 2), der hier nistet. Neben dem, vor allem durch sein orangenes Federkleid, sehr auffälligen Vogel, lebt hier auch noch der *White Collared Swift* (Weißschnupfenflügler). Dessen Brutplatz, so scheint es zumindest, liegt hinter dem Wasserfall, in einer Art Höhle, welche die Erosion bedingt durch das Wasser erschaffen hat und die für Menschen unzugänglich ist (LOKALER EXPERTE 2019). Der Nationalpark wurde in früheren Zeiten und wird auch heute noch immer wieder durch Bergbauaktivitäten und die Gold- und Ölgewinnung in der Region bedroht. In den 1970er Jahren wurde das Gebiet des Nationalparks aus ökonomischen Interessen und auf Druck von Goldminenbesitzern verkleinert (KAIETEUR NATIONAL PARK o.J.). In den 1990er Jahren erfolgte dann wieder eine Erweiterung des Parks auf die heutige Größe und unter Anderem die Errichtung eines Wasserschutzgebiets. Der Kaieteur-Wasserfall ist hierbei die Hauptattraktion des Parks. Er zieht zunehmend Besucher an, die die Region wegen ihrer noch unberührten und einzigartigen Flora und Fauna besuchen.



Abb. 3 (links) u. Abb. 4 (rechts): Endemische Pflanzenarten des Kaieteur-Nationalparks (LEBMANN 2019)

Der Name "Kaieteur", seine Herkunft und seine Bedeutung

Indigene Volksstämme wie die *Patamona* waren in der Region bereits ansässig, bevor der Wasserfall entdeckt wurde. Einer Legende zufolge geht der Name der *Kaieteur Falls* auf den *Patamona*-Häuptling *Kai* zurück, der in dem Wasserfall den Tod fand. Zu dieser Zeit war sein Stamm in kriegerischen Auseinandersetzungen mit den *Kariben* verwickelt, welche die *Patamona* beinahe auslöschten. In seiner Not wandte sich der Häuptling an den Geist *Makunaima*, um ihn um Hilfe zu bitten. Dieser forderte ein Opfer. Also bestieg der Häuptling ein Kanu und ließ sich mit der Strömung über die Kante des Wasserfalls treiben, wo er in die Tiefe stürzte, um sich zu opfern und seinem Stamm Frieden zu bringen. Als der Stamm schließlich Frieden fand, nannten sie den Wasserfall nach ihrem Häuptling. Im *Patamona*-Dialekt bedeutet das Wort *teur* fallen und so setzt sich der Name *Kaieteur*, also ‚Kai fällt‘, zusammen (KAIETEUR NATIONAL PARK o.J.). Eine weitere Legende, weitergegeben von den *Amerindians* (einer weiteren indigenen Bevölkerungsgruppe), erzählt folgende Geschichte: In einem kleinen Dorf oberhalb des Wasserfalls lebte einst ein überaus schwacher und alter Mann, dessen Füße stark vom Sandfloh befallen waren. Gebrechlich und alt wie er war, fiel er seinen Freunden und Verwandten zur Last und bereitete ihnen nicht zuletzt deswegen viel Arbeit, weil sie ihm jeden Morgen die Sandflöhe entfernen mussten. Entschlossen ihn loszuwerden, setzten sie den alten Mann am Rande einer kleinen Insel in ein Rindenboot. Die langsame Strömung des Flusses nahm das Boot und den darin sitzenden Mann mit sich und trieb ihn über die Kante des Wasserfalls. Gemäß dieser Legende bekam der Wasserfall den Namen *Kaieteur*, was so viel wie ‚the-old-man-falls‘ bedeutet (BROWN 1871, S. 85). Es gibt wohl noch viele weitere Mythen, die sich um diesen Wasserfall ranken, doch diese sollen hier nicht weiter ausgeführt werden.

Eine hydrologische und geologische Perspektive auf den Wasserfall

Die Hydrologie des Kaieteur-Wasserfalls



Abb. 5: Der Kaieteur-Wasserfall
(OSTROWER 2019)

Der *Potaro*-Fluss, welcher im *Pakaraima*-Gebirge entspringt und den Kaieteur-Wasserfall speist, ist gerade mal vier bis sechs Meter tief. Dies variiert jedoch saisonal, je nach Regen- oder Trockenzeit. Bis ca. 100 Meter bevor das Wasser hinabstürzt, ist auch die Strömung – mit vier bis sechs Kilometer pro Stunde – noch relativ gering (BROWN 1871, S. 88ff.). Dann jedoch fällt das Wasser mit über 136.200 Litern pro Sekunde hinab (im Vergleich: Niagarafälle mit 2,6 Mio. Litern pro Sekunde) (KAIETEUR NATIONAL PARK o.J.) und einer Flussbreite von bis zu 122 Metern in ein etwa 200 Meter breites und 100 Meter langes Becken (BROWN 1871, S. 94) (vgl. Abb. 5). Am Fuße des Wasserfalls sorgt die immense Kraft des Wassers für ein Phänomen, das sich ‚konstanter Hurrikan oder Wirbel‘ nennt. Im Becken, in welches das Wasser stürzt, erzeugt die Kraft des aufprallenden Wassers stetig Wellen. Unmittelbar in der Nähe steigt Schaum auf, es wehen kräftige Winde und es scheint, als wären die Tage stets grau und stürmisch (ebd., S. 89). Außerdem begünstigt der ständige Nebel, welcher durch den Schaum erzeugt wird, die Evolution und Existenz einzigartiger Spezies (ALONSO et al. 2017, S. 15).

Die geologischen Gegebenheiten des Kaieteur-Wasserfalls und seiner Umgebung

Das Hochland, von dem aus das Wasser in die Tiefe stürzt, liegt etwa 500 Meter über dem Meeresspiegel und gehört zum Guayana-Schild. Da die letzten Gebirgsbildungsprozesse in diesem Teil der Erde bereits vor über 1,9 Milliarden Jahren endeten, ist der Guayana-Schild, der sich vor ca. 2,2 Milliarden Jahren im Präkambrium bildete, einer der ältesten geologischen Formationen der Welt (KULKE 2019). Die Hochebenen und die steil abfallenden Hänge sind typisch für diese Gegend und der Kaieteur-Wasserfall ist bei weitem nicht der einzige Wasserfall in der Region. Der Wasserfall ist Teil des *Potaro*-Plateaus im *Pakaraima* Gebirge, das sich bis nach Venezuela erstreckt und damit Teil der venezolanischen *Roraima*-Sandsteinformation ist (ALONSO et al. 2017, S. 16). Dieses Hochland besteht also aus sehr altem, stufenbildendem Gestein. Über das alte präkambrische Grundmaterial haben sich mesozoische Materialien gelegt (KULKE 2019). So stürzt der Wasserfall also über eine sechs bis zehn Meter dicke Schicht aus Konglomerat, unter dem sich dann Sandstein befindet (BROWN 1871, S. 96). Die Genese des Konglomerats war das Resultat eines ständigen Ablagerungsprozesses von Material (Geröll, Feinmaterial) aus dem Hochgebirge. Das Material wurde abermals überlagert, verdichtet und dann Druck ausgesetzt. Somit tritt das Konglomerat nach über 550 Millionen Jahren zu Tage. Diese Art von Gestein wird zudem normalerweise auf Meeresböden gefunden. Es kann also angenommen werden, dass diese Region früher vollständig mit Wasser bedeckt war. Es ist zudem ein morphologisch härteres Gestein als die darunterliegende Sandsteinschicht, die durch das zurückprallende Wasser mit der Zeit erodiert wird (BROWN 1871, S. 96). Das Konglomerat jedoch blieb zunächst wegen seiner größeren Härte bestehen und bis heute bildet es einen Überhang, der jedoch irgendwann abbrechen wird. Die Front des Wasserfalls ‚wandert‘ folglich stetig zurück. Hierbei wird auch von rückschreitender Erosion gesprochen (KULKE 2019).

Die touristischen Perspektive auf den Kaieteur-Nationalpark und -Wasserfall

Zur infrastrukturellen Anbindung des Kaieteur-Nationalparks

Der Kaieteur-Wasserfall liegt sehr abgeschieden im Hinterland Guyanas und ist vollständig von tropischem Regenwald umgeben. Diese außergewöhnliche Lage erschwert den Zugang sowohl zum Wasserfall als auch zum Nationalpark. Es gibt keine Straßen oder ausgewiesene Wanderwege, um das Gebiet zu erreichen. Am einfachsten ist der Zugang zum Wasserfall daher über den Luftweg. Vom *Ogle International Airport* in Georgetown werden mehrmals wöchentlich Linienflüge von zwei Anbietern in kleinen Propellermaschinen mit Platz für bis zu 12 Personen angeboten (vgl. Abb. 6). Es gibt auch die Möglichkeit, Charterflüge bei weiteren Anbietern zu buchen. Die Touren starten in der Regel morgens, umfassen einen bis zu vier Stunden langen Aufenthalt vor Ort und fliegen die Besucher am selben Tag vor dem Einbruch der Dunkelheit zurück nach Georgetown. Bei schlechten Wetterverhältnissen kann die Dauer des Aufenthalts vor Ort deutlich verkürzt werden oder Flüge komplett ausfallen. Die Flugzeit beträgt etwa eine Stunde. Während des Fluges eröffnet sich ein beeindruckender Blick über den Regenwald, Flüsse und Minen, die zum Rohstoffabbau genutzt werden (vgl. Abb. 7; SAUERHAMMER/HANSMANN 2020 in diesem Bericht; KULKE et al. 2020).



Abb. 6: Propeller-Maschinen der TransGuyana Airways (HAFKE 2019)



Abb. 7: Blick auf eine Mine während des Fluges zum Kaieteur-Nationalpark (WEBER 2019)



Abb. 8: Besucherzentrum des Kaieteur-Nationalparks (HAFKE 2019)

Im Nationalpark gibt es eine kleine Landebahn, auf der die Flugzeuge nacheinander landen. Es ist ebenfalls möglich, den Wasserfall über den Landweg zu erreichen. Es gibt Anbieter, die mehrtägige Touren in Minivans durch Guyana anbieten und einen Stopp am Kaieteur-Wasserfall miteinbeziehen. Das letzte Stück bis zum Wasserfall muss zu Fuß zurückgelegt werden. Die Dauer der Touren hängt von der jeweiligen Klimaperiode und den entsprechenden Zuständen der nicht befestigten Straßen ab. Diese Variante ist deutlich unkomfortabler und stellt ein echtes ‚Abenteuer‘ dar. Ist man im Nationalpark angekommen, werden die Besucher zunächst in das kleine Besucherzentrum geführt (vgl. Abb. 8), wo es einige Informationstafeln zum Nationalpark sowie einen kleinen Souvenir- und Snackshop gibt. Während die Piloten und Reiseleiter aus Georgetown sind, begegnet man hier der einheimischen Bevölkerung, die das Besucherzentrum betreibt. Anschließend beginnt ein kleiner Rundwanderweg, bei dem auf besondere Aspekte der

Vegetation, der Tierwelt und des Untergrunds hingewiesen wird. Es gibt insgesamt fünf Aussichtspunkte auf den Wasserfall und das anschließende Tal, die nacheinander besichtigt werden. Die Aussichtspunkte sind ungesichert und verfügen über keine Geländer oder Befestigungen. Gegen Ende des Rundweges passiert man das Gästehaus, in dem Übernachtungen möglich sind.

Das Spannungsfeld zwischen ökologischen und ökonomischen Interessen

Der Kaieteur-Nationalpark wurde zunächst von der nationalen *National Parks Commission* betreut und seit 2011 ist die staatliche *Protected Areas Commission* mit der Verwaltung beauftragt. Aufgabe der Kommissionen ist es vor allem, die touristische Erschließung des Nationalparks voranzutreiben und zu beaufsichtigen, wobei die Biodiversität und die Umwelt erhalten bleiben sollen (KAIETEUR NATIONAL PARK o.J.). In diesem Zusammenhang treffen verschiedene Interessen aufeinander. Es gilt zunächst, den Naturraum möglichst wenig zu verändern und ihn in seiner ursprünglichen Form zu erhalten, um die Tier- und Pflanzenwelt zu schützen. Auf dieses ökologische Anliegen trifft die ökonomische Perspektive. Zum einen gibt es Vorkommen von Mineralien wie Gold und Diamanten, die einen großen Gewinn versprechen und daher von großer Bedeutung sind. Zum anderen verspricht die touristische Erschließung des Gebiets einen wirtschaftlichen Mehrwert und ist daher sehr interessant für die Regierung Guayanas. Die touristische Attraktivität des Ortes geht von der einzigartigen Naturkulisse aus und ist von ihr abhängig. Sobald der Naturraum nicht mehr intakt sein sollte, verlieren Nationalpark und Wasserfall an Authentizität, Natürlichkeit und touristischer Attraktivität. Aus diesem Grund gilt es, ein Gleichgewicht zwischen allen Interessen zu finden. Im Hinblick auf Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit etabliert sich daher das Konzept des Ökotourismus (ELLENBERG et al. 1997; BALLANTYNE/PACKER 2013) in den Tourismusstrategien Guayanas. Im strategischen Aktionsplan für den Tourismus, welchen das Wirtschaftsministerium von Guayana veröffentlicht und zweimal im Jahr aktualisiert, wird das Ziel formuliert, das Land als Marktführer für nachhaltigen Tourismus in Lateinamerika und der Karibikregion zu positionieren. Touristische Aktivitäten sollen als Katalysatoren für positive Effekte fungieren und die nationale Entwicklung stimulieren, wozu unter anderem der Tier- und Umweltschutz sowie die Erhaltung des Natur- und Kulturerbes zählen (MINISTRY OF BUSINESS GUYANA 2018, S. 1). Des Weiteren soll nachhaltiger Tourismus positive sozioökonomische Effekte auf lokaler Ebene für die Bewohner Guayanas ausstrahlen. Schließlich steht nachhaltiger Tourismus auch für eine ganzheitliche und besondere Erfahrung, die die Besucher mit nach Hause nehmen sollen (ebd., S. 2). Im Rahmen eines zunehmend kognitiv-kulturellen Kapitalismus stehen solche besonderen Erfahrungen im Vordergrund und eine Multiplikation oder ökonomische Inwertsetzung solcher Erfahrungen, wird auch als *experience economies* bezeichnet (SUWALA 2014; PFEUFER/SUWALA 2019). In diesem Kontext muss erwähnt werden, dass Guayana im März 2019 auf der *Internationalen Tourismus Börse Berlin* (ITB) zur Nummer 1 in der Kategorie „Best of Ecotourism“ gewählt wurde. Die Auszeichnung wird jährlich im Programm „Sustainable Destinations Top 100“ in unterschiedlichen Kategorien vergeben und beinhaltet eine Bewertung im Hinblick auf die Performance eines Landes, einer Stadt oder eines Naturschutzgebietes in Bezug auf das Qualitätsmanagement und die Nachhaltigkeit von touristischen Zielen (GREEN DESTINATIONS 2019). Die Auszeichnung bewirkt darüber hinaus mediale Aufmerksamkeit in der Tourismusbranche und kann sich auf den Bekanntheitsgrad eines Ortes, einer Region oder eines Landes sehr positiv auswirken. Obwohl die Nominierung für die „Best of Ecotourism“-Kategorie ein anderes Projekt in Guayana vorstellt, ist dennoch anzunehmen, dass die meisten Tourismus-Destinationen in Guayana mit dem Label des Ökotourismus beworben werden. Zudem lässt sich von dem hohen Stellenwert Guayanas im internationalen Vergleich ableiten, dass Ökotourismus in diesem Land sehr gut und nachhaltig durchgeführt wird. Gleichzeitig muss aber auch einschränkend gesagt werden, dass das Land noch kaum touristisch und infrastrukturell erschlossen ist. Ausgehend von diesen Überlegungen sowie dem eigenen Anspruch des Landes, eine führende Rolle im nachhaltigen Tourismussektor einnehmen zu wollen, soll im Weiteren eine Diskussion folgen, inwiefern der Kaieteur-Wasserfall und der Kaieteur-Nationalpark als Ökotourismus-

Destination einzuordnen und zu bewerten sind. Zuvor werden der Wasserfall und Nationalpark in das Modell des *Tourism Area Life Cycle* nach BUTLER eingeordnet (für eine ähnliche Vorgehensweise SUWALA / KULKE 2014; KLUGE/RÖPSDORFF 2016; SUWALA / KULKE 2016; JAEKEL/WALKOWITSCH 2018). Ferner wird das Konzept des Ökotourismus charakterisiert, um anschließend zu untersuchen, inwieweit es beim Kaieteur-Wasserfall angewandt wird und ob sich ein höherer Bekanntheitsgrad und ein höheres Besucheraufkommen mit dem Erhalt und dem Schutz des Naturraums sowie der indigenen Bevölkerung vereinbaren lassen. Es wird ebenfalls darauf eingegangen, welchen Beitrag der Kaieteur-Wasserfall zur Diversifizierung des touristischen Angebots in Guayana leistet.

Der Kaieteur-Wasserfall nach dem Tourism Area Life Cycle von Butler

Der Kaieteur-Wasserfall ist touristisch noch nicht sonderlich weit erschlossen und noch kein Ziel für den Massentourismus. Dies liegt zumindest teilweise auch an der Lage des Wasserfalls, die eine für Touristen angenehme und dennoch nachhaltige Erschließung des Gebietes erschwert. Dazu kommt, dass Guayana selbst als Reiseziel weltweit eher weniger bekannt ist. Die größte Stadt Guayanas, Georgetown, hat nur wenige Sehenswürdigkeiten und auch zum Strandurlaub eignet sich Guayana eher weniger. Bisher sind deshalb sowohl der Öko- als auch der Naturtourismus, die noch am ehesten verbreitete Art eines kaum ausgebildeten Fremdenverkehrs in Guayana. Wer noch größtenteils unberührte Natur, den Regenwald oder exotische Tier- oder Pflanzenarten sehen möchte, ist hier richtig. Doch wo lässt sich der Kaieteur-Wasserfall in der Entwicklung als Tourismusdestination einordnen? Dies lässt sich anhand des *Tourism Area Life Cycle* (TALC), oder auch „Destinationslebenszyklusmodell“, des kanadischen Geographen BUTLER (1980) einordnen. Ähnlich dem Produktlebenszyklus gliedert dieses Modell die Entwicklung in diesem Fall jedoch einer bestimmten touristischen Destination, in unterschiedliche Phasen (vgl. Abb. 9).

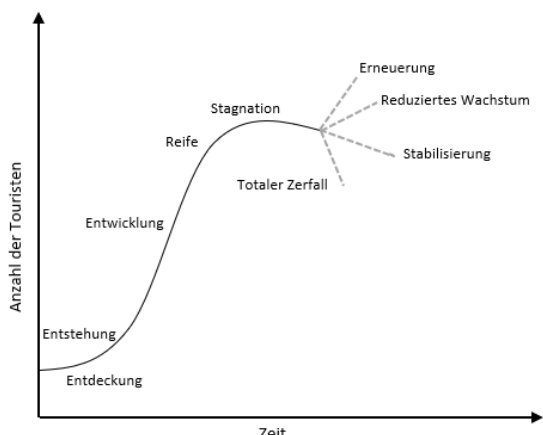


Abb. 9: Das Tourist Destination Area Life Cycle Modell nach Butler (eigene Darstellung nach APOLLO 2015, S. 8; auch BUTLER 1980)

Die Anzahl der Touristen einer Region wird hierbei in Relation zur zeitlichen Dimension und zu den Stadien der Entwicklung der Tourismusdestination dargestellt. Die Entwicklungsphasen sind in sechs Abschnitte unterteilt: in die Entdeckungsphase, die Entstehungsphase, die Entwicklungsphase, die Reifephase, die Stagnation und die Post-Stagnation (BECKER 2017, S. 20). Zunächst ist die entsprechende Region noch unbekannt und wird nur von sogenannten „Pionier-Touristen“, Einzelpersonen und Abenteurern besucht (BOETI et al. 2011, S. 144). Es gibt kaum touristische Infrastruktur und weder der wirtschaftliche Nutzen noch ökologische Belastungen sind besonders hoch (BECKER 2017, S. 21). Durch den anschließenden Auf-

und Ausbau der Infrastruktur erhöht sich die Zahl der Touristen (BOETI et al. 2011, S. 144). Es werden Verkehrsanbindungen und Übernachtungsmöglichkeiten geschaffen. Der Tourismus wird zum Treiber lokaler Akteure und fördert die „Errichtung von Einrichtungen und Anlagen speziell für Touristen“ (JESKE 2009, S. 6). Dadurch werden auch Arbeitsplätze geschaffen (BECKER 2017, S. 21). Doch nicht nur durch den Ausbau der Infrastruktur, sondern auch durch Werbung und Marketing, wird das Gebiet bekannter und die Zahlen der Touristen steigen weiter (BOETI et al. 2011, S. 144). In dieser Entstehungsphase wachsen sowohl der ökonomische Nutzen der als auch ökologische Eingriffe in die Region. Zudem entsteht eine Professionalisierung der Organisation rund um das angehende touristische Gebiet, die koordinierend und als Informationsquelle für Reisende fungiert (JESKE 2009, S. 6). In der darauffolgenden Entwicklungsphase erfolgt dann ein starker Anstieg der Touristenzahlen (BOETI et al. 2011, S. 144). Durch stärkere und auch

internationale Marketingaktivitäten kann sich das Gebiet zu einem Zielort des Massentourismus entwickeln. Die Infrastruktur ist mittlerweile gut entwickelt, jedoch ist zumeist auch die ökologische Tragfähigkeit aufgrund der intensiven ökonomischen Inwertsetzung nahezu erschöpft. Nun ist der Tourismus in der Reifephase zu einem festen Wirtschaftsfaktor der Region geworden. Die Region hat sich als touristische Destination etabliert und die Gästezahlen steigen auch weiterhin, allerdings mit geringerem Wachstum. Dies zieht negative Effekte auf die dort ansässige Bevölkerung ebenso wie auf die Umwelt nach sich (BECKER 2017, S. 21). Die negativen ökologischen und sozialen Effekte, die sich bereits in den Phasen zuvor angedeutet haben, werden zunehmend stärker. Das Gebiet verliert an Attraktivität und es kommt zu einer Stagnation der Besucherzahlen (BOETI et al. 2011, S. 144). Die bereits bekannten Attraktionen des Gebietes werden durch künstliche Attraktionen ersetzt, um die Besucherzahlen zumindest auf dem erreichten Niveau zu halten (JESKE 2009, S. 7f.). Die Wertschöpfung des Gebietes sinkt und es kommt zu einer „Übernutzung der Ressourcen“ (BOETI et al. 2011, S. 144). Nach der Stagnation gibt es verschiedene Möglichkeiten, wie sich ein Gebiet weiter entwickeln kann. Je nachdem, welche Maßnahmen ergriffen werden, ergibt sich daraus die nachfolgende Entwicklung des Gebietes. Dabei kann es zu zwei Extremen, nämlich zu einem totalen Verfall des Tourismus in der Region, der entweder sehr schnell oder erst nach einer gewissen Zeit eintreten kann, oder einer kompletten Erneuerung kommen (BECKER 2017, S. 22). Ferner existieren Möglichkeiten eines reduzierten Wachstums oder einer Stabilisierung mit einem leichten Abfall der Tourismuszahlen (JAEKEL/WALKOWITSCH 2018; SUWALA et al. 2018). Bezogen auf das Untersuchungsgebiet des Kaieteur-Nationalparks lässt sich dieser am ehesten in die Phase der Entstehung einordnen. Es gibt zwar bereits Tourismus und das auch schon mehr als die erwähnten Pionier-Touristen und auch Infrastruktur ist zumindest in groben Zügen vorhanden, es kann jedoch keinesfalls von einem Boom der Touristenzahlen, wie in der Entwicklungsphase oder einer gut ausgebauten Infrastruktur gesprochen werden (vgl. Abb. 15). Auch sieht es im Augenblick noch nicht so aus, als würde sich der Wasserfall zu einem Zielort für den Massentourismus entwickeln, wie es in der dritten Phase ebenfalls der Fall wäre. Es gibt bereits Übernachtungsmöglichkeiten in der Nähe des Wasserfalls, wenn auch bisher noch in geringer Zahl. Touren zum Wasserfall können bereits über verschiedene Websites und mit verschiedenen Anbietern online gebucht werden. Das heißt, es gibt ebenfalls bereits gewisse Marketingaktivitäten und Organisationen, die sich um die Anliegen der Besucher kümmern und ihnen zum Beispiel Führungen anbieten. Fraglich ist jedoch, welche Richtung die Entwicklung dieser Tourismusdestination einnehmen wird, denn nach dem Konzept des Ökotourismus, das für dieses Gebiet bevorzugt gewählt wird, kann es eigentlich nicht das Ziel sein, dieses Areal in einen Zielort für Massentourismus zu verwandeln. Sicherlich gibt es hier noch Potential, die Besucherzahlen zu erhöhen und die Angebote, auch hinsichtlich der Übernachtung und Versorgung der Touristen, auszubauen. Jedoch könnten Auswirkungen, die eine Entwicklung hin zu einem weiteren Anstieg der Besucherzahlen hätten, dieser Destination deutlich schaden, denn sie lebt von der unberührten Natur vor Ort. Es besteht trotzdem die Möglichkeit, dass es dieser Wasserfall anderen Wasserfällen, wie beispielsweise den *Niagara-Fällen*, gleichtut und sich zu einem Ziel des Massentourismus entwickelt. Damit könnte sich ein größeres ökonomisches Potential für das Land und die Region eröffnen. Es stellt sich deshalb die Frage, ob das Modell BUTLERS überhaupt geeignet ist, um die Entwicklung dieses Standorts zu analysieren und zu prognostizieren, da die Spielart des Ökotourismus auf den in Guayana gesetzt wird, zwar ebenfalls das Ziel hat, einen ökonomischen Nutzen zu ziehen und den Tourismus als Wirtschaftsfaktor zu etablieren, dabei aber keinesfalls im Rahmen eines Massentourismus.

Diskussion

„Sanfter“ Tourismus am Kaieteur-Wasserfall?

Um den Kaieteur-Wasserfall im Hinblick auf Ökotourismus untersuchen zu können, muss zunächst die Bedeutung des Begriffs geklärt werden. Die Tourismusform des Ökotourismus ist ein viel diskutiertes Konzept (ELLENBERG et al. 1997). Es herrscht eine große Unstimmigkeit darüber, anhand welcher konkreten Kriterien Ökotourismus greifbar und messbar gemacht werden kann. Zusätzlich muss bedacht werden, dass jede Touristenattraktion einzigartig ist und über individuelle Voraussetzungen verfügt, die unterschiedliche Herausforderungen an die Planung und das Management des Ortes stellen. Es ist also schwierig, von einem einheitlichen ökologischen Tourismuskonzept zu sprechen, da es jeweils an die örtlichen Bedingungen angepasst werden muss. Darunter fallen neben naturräumlichen Unterschieden auch politische Absichten und kulturelle Praktiken in den verschiedenen Ländern. Außerdem ist auch der Sektor des Ökotourismus ökonomischen Interessen unterworfen, da Tourismus immer die Komponente der Rentabilität enthält. Es stellt daher einen großen Unterschied dar, ob Herangehensweisen zum Ökotourismus aus der Perspektive privater Tourismusanbieter oder staatlicher Organisationen betrachtet werden (BUCKLEY 2013). Ausgehend von den bisherigen Überlegungen stellt sich nun die Frage, welche Definition sich für die Untersuchung des Kaieteur-Wasserfalls eignet und ob es überhaupt sinnvoll ist, sich an einer einzigen Definition zu orientieren. Da es nachvollziehbar erscheint, Ökotourismus-Projekte zu evaluieren und kritisch zu hinterfragen, wird im Folgenden der Versuch unternommen, den Kaieteur-Wasserfall unter ökologisch-touristischen Gesichtspunkten zu betrachten. Um die Untersuchung nachvollziehbar zu gestalten und dem Rahmen dieses Berichts gerecht zu werden, wird der Diskussion daher nur eine Definition zu Grunde gelegt. Im Rahmen des Internationalen Jahres des Ökotourismus 2002 fand der *World Ecotourism Summit*, initiiert von der Weltorganisation für Tourismus (UNWTO) und dem Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP), in Kanada statt. Im Abschlussbericht des Gipfels, der *Quebec Declaration*, erkennen alle teilnehmenden Akteure an „(...) that ecotourism embraces the principles of sustainable tourism, concerning the economic, social and environmental impacts of tourism. It also embraces the following specific principles which distinguish it from the wider concept of sustainable tourism: contributes actively to the conservation of natural and cultural heritage; includes local and indigenous communities in its planning, development and operation, and contributing to their wellbeing; interprets the natural and cultural heritage of the destination to visitors; [and] lends itself better to independent travellers, as well as to organized tours for small size groups“ (UNWTO/UNEP 2002, S. 65). Der erste Teil der Definition ist relativ vage und verweist lediglich auf den ebenso viel benutzten Begriff des nachhaltigen Tourismus. Nachhaltigkeit ist in diesem Zusammenhang eine sehr wichtige Komponente: Hier wird versucht, die ökonomischen, sozialen und ökologischen Auswirkungen des Tourismus zu betrachten. Die relevanten Aspekte dieser Definition sind aber die spezifischen Prinzipien, die den Ökotourismus zu einer besonderen Form des Tourismus machen. Wenngleich es sich auch hier nur um eine Auswahl an Prinzipien handelt, wird sich an diesen vier Prinzipien in der Definition orientiert und so entsprechend die Diskussion geführt.

Ecotourism contributes actively to the conservation of natural and cultural heritage

Das erste Prinzip der vom *World Ecotourism Summit* aufgestellten Definition thematisiert die Erhaltung und den Schutz des Natur- und Kulturerbes. Ganz im Sinne des Nachhaltigkeitsgedankens ist es das Anliegen des Ökotourismus, den Naturraum sowie jegliche Formen und Ausprägungen von Kulturgütern nicht zu zerstören, sondern weitgehend unberührt zu belassen. Im Falle des Kaieteur-Nationalparks geht es vorrangig um das einzigartige Naturerbe, inklusive des Wasserfalls, sowie der Tier- und Pflanzenwelt, welche geschützt und erhalten werden soll. Das touristische Potenzial des Ortes hängt zum größten Teil von dieser Unberührtheit und Unversehrtheit ab. Folglich sollte sich der Tourismus hier unbedingt an diesem Prinzip orientieren.

Es spricht zunächst eine Reihe von Argumenten dafür, dass dieses Prinzip im Kaieteur-Nationalpark respektiert wird. Die Besucher werden von Reiseleitern durch den Nationalpark begleitet. Es handelt sich um eine Art Aufsichtsperson, welche die Touristen im Auge behält. Gleich zu Beginn wird man zudem darauf hingewiesen, weder Müll und andere mitgebrachte Gegenstände wegzuerwerfen noch Naturmaterialien wie Pflanzen, Tiere oder Gestein mitzunehmen. Der Ort soll so verlassen werden, wie man ihn vorfindet. Es besteht außerdem die Möglichkeit, Rucksäcke und nicht genutzte Gegenstände in den Flugzeugen zu lassen, sodass man weniger Gepäck auf die Erkundungstour mitnimmt. Begründet wurde diese Bitte des Reiseleiters dadurch, dass das Gebiet für immer erhalten bleiben soll. An dieser Stelle wird deutlich, dass man am Kaieteur-Wasserfall auf den Schutz des Naturraums achtet und die Besucher darauf aufmerksam macht. Ein weiteres Argument für die Einhaltung des Prinzips stellt die Tatsache dar, dass die Touristen von den Reiseleitern auf einer Art Rundwanderweg durch den Nationalpark geführt werden (vgl. Abb. 10). Dabei halten sie an unterschiedlichen Aussichtspunkten für Fotos und weitere Erklärungen. Es wird darum gebeten, auf den offiziellen Wegen zu bleiben und den Reiseleitern zu folgen. Es ist für einen Naturraum deutlich besser, wenn die Menschen nur auf wenigen, angelegten Wegen laufen, anstatt sich unkontrolliert durch das Gebiet zu bewegen. Es wird somit weniger Fläche durch menschlichen Einfluss tangiert und die negativen Auswirkungen für die Biodiversität sind geringer. Schließlich kann man noch anmerken, dass Eingriffe in Form von Bauten wie Landebahn für die Flugzeuge, dem Besucherzentrum und dem Gästehaus bisher auch sehr gering sind. An den Aussichtspunkten gibt es weder Plattformen noch Geländer (vgl. Abb. 11). Somit wird hier ebenfalls darauf geachtet, den Ort so natürlich wie möglich zu belassen. Käme man nach der Betrachtung der bisherigen Argumente auf ein positives Fazit, muss dennoch die Anreise mit dem Flugzeug berücksichtigt werden. Das Flugzeug gehört allgemein nicht zu den umweltfreundlichen Fortbewegungsmitteln. Durch seinen hohen CO₂-Ausstoß trägt es massiv zur Erderwärmung und dem damit verbundenen Klimawandel bei. Bei der Untersuchung des letzten der vier Prinzipien der UNWTO/UNEP-Definition wird daher ein zusätzlicher Abschnitt die Chancen und Risiken der Flugzeugan- und -abreise kritisch hinterfragen. Lässt man dies außer Acht, würde die Bilanz für die Berücksichtigung des ersten Prinzips im Nationalpark sehr positiv ausfallen. Es ist ein Bewusstsein für die Notwendigkeit der Erhaltung und des Schutzes des Naturraums vorhanden und dieses wird auch an die Touristen kommuniziert.



Abb. 10: Rundwanderweg im Kaieteur-Nationalpark (SCHACK 2019)



Abb. 11: Aussichtspunkt mit Warnschild (FILBY 2019)

Ecotourism includes local and indigenous communities in its planning, development and operation, and contributing to their wellbeing

Der Einbindung lokaler und indigener Bevölkerungsgruppen misst man in Ökotourismusprojekten eine große Bedeutung bei. Neben der ökonomischen steht hier vor allem die soziale Dimension im Fokus. In groß angelegten Tourismusprojekten wird die einheimische Bevölkerung häufig verdrängt und vergessen. Vor allem private und oftmals internationale Akteure setzen zumeist ihre wirtschaftlichen Interessen durch. Indigene Völker gehören weltweit zu den am stärksten benachteiligten Bevölkerungsgruppen. Sie leben häufig in großer Armut und erfahren soziale, wirtschaftliche und politische Ungleichheiten (WHITE et al. 2013). Ziel des Ökotourismus ist es daher, Indigene in die Planung, Entwicklung und Durchführung einzubinden und ihnen die Möglichkeit zur Mitbestimmung einzuräumen. Ein weiteres Anliegen ist es, diese Bevölkerungsgruppe am wirtschaftlichen Ertrag und Aufschwung teilhaben zu lassen. Umso bedeutsamer ist es daher, sie an den Projekten zu beteiligen. Im Fall des Kaieteur-Nationalparks wurden die umliegenden Communities in den Prozess zur Planung des Managements des Parks eingebunden. Dazu wurden zwischen 2009 und 2011 mehrmals die Dörfer der *Chenapau*, *Karisparu* und anderer Communities in *Potaro-Siparuni* (Region 8 der kooperativen Republik Guayana) besucht. In Zusammenarbeit mit diesen Communities und staatlichen Agenturen, nichtstaatlichen Organisationen und Bürgern Guyanas sowie der *National Parks Commission*, der *Environmental Protection Agency* und dem *World Wildlife Fund* (WWF) wurde der *Kaieteur National Park Management Plan* entwickelt und trat 2011 in Kraft. Seitdem wird der Nationalpark von der *Protected Areas Commission* verwaltet und geführt (KAIETEUR NATIONAL PARK o.J.). An dieser Stelle lässt sich festhalten, dass zumindest bei der Planung, wie der Nationalpark verwaltet werden soll, unter anderem auf die Meinung der ansässigen Communities Rücksicht genommen wurde. Das kleine Besucherzentrum (vgl. Abb. 8) wird von Indigenen geführt. Dazu gehört auch ein kleiner Souvenir- und Snackshop, wo eine Auswahl handwerklich gefertigter Güter sowie Chips und Getränke verkauft werden. Zudem gibt es das Gästehaus, welches ebenfalls von den Indigenen betrieben wird. Trotz dieser Initiativen zur Förderung eines naturbasierten Tourismus und dem Verkauf von Handwerks- und Waldprodukten basiert die Lebensgrundlage der indigenen Volksstämme noch immer auf Gold- und Diamantengewinnung (ALONSO et al. 2017, S. 21). Die Effekte des Tourismus vor Ort sind also überschaubar, Möglichkeiten für weitere Einnahmequellen ebenso. Angesichts des insgesamt geringen Umfangs des Fremdenverkehrs am Kaieteur-Wasserfall und der geringen Besucherzahlen (vgl. Abb. 15) aufgrund der eingeschränkten Erreichbarkeit ist es positiv zu bewerten, dass die wenigen Arbeitsplätze, die es vor Ort gibt, von den Einheimischen besetzt sind. Kritisch muss dennoch betrachtet werden, dass sowohl der Reiseleiter als auch die Piloten aus Georgetown sind und es sich nicht um Indigene handelt. Zudem sind die Fluggesellschaften bzw. Reiseagenturen aus Georgetown oder gar dem Ausland in die wesentlichen Wertschöpfungsschritte integriert – die Vor-Ort Einnahmen sind da eher ‚ein Tropfen auf den heißen Stein‘. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die lokale Bevölkerung zwar eingebunden wird, man allerdings nicht den Eindruck hat, dass sie allzu sehr vom Fremdenverkehr profitiert.

Ecotourism interprets the natural and cultural heritage of the destination to visitors

Jede Touristendestination kann noch so ökologisch gestaltet sein – wenn die Besucher sich nicht respektvoll verhalten und entsprechend mit der Natur und den einheimischen Menschen umgehen. Das Erlebnis wird auch für die Besucher intensiver und interessanter, je mehr sie sich mit dem Ort beschäftigen und sich Wissen aneignen. Es muss also das Bewusstsein der Touristen hinsichtlich ökologischer und sozialer Auswirkungen ihres Handelns geschärft werden. Es ist daher als sehr positiv zu bewerten, dass sich im Besucherzentrum Informationstafeln befinden, auf denen Wissenswertes zu den Themen Geschichte des Parks, Tier- und Pflanzenspezies, Geologie, Wasserfall, Namenslegenden und zu Projekten im Hinterland Guyanas zu finden ist (vgl. Abb. 12, Abb. 13 u. Abb. 14).



Abb. 12, Abb. 13 u. Abb. 14: Informationstafeln im Besucherzentrum des Kaieteur-Nationalparks (HAFKE 2019)

Den Besuchern wird damit die Möglichkeit gegeben, sich über den Ort, an dem sie sich befinden, zu informieren. Es gibt außerdem Karten zum Rundweg, die zur Orientierung dienen. Reiseleiter komplementieren die Informationen, in dem sie über die Vegetation, die Gesteinsformationen und Tierarten berichten sowie an den gegebenen Stellen direkt darauf verweisen. Es wird dabei auch auf die einzigartigen, nur in Guayana vorkommenden, Tier- und Pflanzenarten hingewiesen. Durch die Unberührtheit des Ortes und der geringen Anzahl an Besuchern verstärkt sich der Eindruck beim Touristen, einen besonderen Ort zu besuchen. Dazu trägt auch die geringe Bebauung und das Nichtvorhandensein von Geländern bei. Der Besuch des Kaieteur-Nationalparks wird von den meisten Touristen als ein echtes Naturerlebnis wahrgenommen und vermittelt außerdem den Charakter einer abenteuerlichen Reise. In dieser Hinsicht vermittelt der Ort als Ökotourismusdestination seine einzigartige Natur an den Besucher und der Tourist nimmt das besondere Naturschauspiel des Wasserfalls eindrücklich wahr. Er achtet dementsprechend auch sehr darauf, die offiziellen Wege nicht zu verlassen und keinen Abfall liegen zu lassen. Anhand dieses Prinzips werden die Vorteile des Ökotourismuskonzepts deutlich. Die Sensibilisierung der Touristen hinsichtlich der naturräumlichen Charakteristika des Ortes stärkt deren Bewusstsein und Wahrnehmung für die Notwendigkeit und Wichtigkeit umweltfreundlichen Handelns. Wenn man sich des Ortes bewusst ist, an dem man sich befindet und die besonderen Tier- und Pflanzenarten kennt, die es beispielsweise im Kaieteur-Nationalpark gibt, ist der Umgang mit der Natur respektvoller. Um einem Ort angemessen gegenüberzutreten zu können, muss man sich allerdings vorher Wissen über ihn angeeignet haben. In diesem Zusammenhang ist auch zu erwähnen, dass die nichtstaatliche Organisation *WWF-Guianas* in Zusammenarbeit mit mehreren Partnern daran arbeitet, die Flora und Fauna Guyanas zu erkunden und zu katalogisieren. Eines der Untersuchungsgebiete stellt u. a. auch der Kaieteur-Nationalpark dar. Neben *WWF-Guianas* sind die Organisation *Global Wildlife Conservation* sowie die *Guyana Protected Areas Commission*, Studierende der Universität von Georgetown und das Dorf der *Chenapau* an den jüngsten Forschungen beteiligt. Ziel der Expedition aus dem Jahr 2014 war es, die spärlich vorhandenen Daten zur Biodiversität ausgewählter Gebiete Guyanas wie dem des Kaieteur-Nationalparks zu erweitern. Die neuen Erkenntnisse sollen den nationalen und lokalen Akteuren wie der Regierung Guyanas, der Universität Guayana, lokalen Communities, NGOs und dem privaten Sektor dabei helfen, sich eine ausreichende Datenbasis aufzubauen, die für zukünftige Vorhaben als Entscheidungsgrundlage dienen soll. Vor allem im Kaieteur-Nationalpark soll die Biodiversität in einem ersten Schritt besser verstanden werden, um in einem zweiten Schritt einen nachhaltigen Umgang mit den natürlichen Ressourcen zu gewährleisten (ALONSO et al. 2017). Die Ergebnisse der Forschung mit ihren Veröffentlichungen sind einerseits für das erste Prinzip der *World Ecotourism Summit*-Definition von größter Bedeutung, da sie die Grundlage für einen verantwortungsvollen Umgang mit dem

Naturerbe darstellen und der Nationalpark so besser erhalten und geschützt werden kann. Sie werden an dieser Stelle andererseits auch als entscheidend betrachtet, um das Naturerbe an sich zu erfassen, zu katalogisieren und anschließend auch den Touristen zugänglich zu machen. Aus diesem Grund kann man konstatieren, dass die Arbeit der *WWF-Guianas* die lokalen Akteure in ihrem Vorhaben unterstützt, das Naturerbe des Kaieteur-Nationalparks den Besuchern darzulegen. Damit leistet *WWF-Guianas* einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung des Nationalparks zu einer ökotouristischen Destination.

Nach der Betrachtung des Naturerbes soll nun noch das kulturelle Erbe betrachtet werden. Hier fällt das Ergebnis unbefriedigend aus. Es muss dabei berücksichtigt werden, dass der Kaieteur-Nationalpark zunächst eine naturräumliche Attraktion darstellt. Der Fokus liegt daher auf der Flora und Fauna sowie auf dem Wasserfall. Das Kulturerbe der Region bleibt weitestgehend unsichtbar für die Touristen. Es wird lediglich die Entdeckung des Wasserfalls durch die ‚westliche‘ Welt sowie die namensgebende Legende für den Wasserfall hervorgehoben. Die zwei Dörfer *Chenapau* und *Karisparu* des indigenen *Patamona*-Stammes, die sich in unmittelbarer Nähe zur westlichen Grenze des Nationalparks befinden, existieren bereits seit dem späten 19. Jahrhundert. Vor allem die Menschen aus *Chenapau* nutzen den Park bis heute für ihre traditionelle Subsistenzwirtschaft, bestehend aus Fischfang, Jagd, Landwirtschaft und dem Sammeln von Waldprodukten. Sie haben dabei bis heute, auch institutionell durch zwei nationale Gesetze verankert, das Recht zur traditionellen Nutzung der Ressourcen innerhalb des Parks (ALONSO et al. 2017, S. 21). Bei der Besichtigung des Parks wurden diese Informationen durch die Reiseleitung nicht erwähnt. Man begegnet Indigenen zwar im Besucherzentrum, da sie den Shop betreiben, doch findet eigentlich keine richtige Interaktion mit ihnen statt. Sie bleiben im Hintergrund und bilden lediglich den Rahmen. Es soll an dieser Stelle deutlich betont werden, dass das kulturelle Erbe der Region nicht an die Besucher herangetragen wird. Touristen, die den Kaieteur-Wasserfall besuchen, sind vor allem Individualtouristen, die vordergründig im Rahmen von stark personalisierten Bildungsreisen unterwegs sind. Es gäbe hier sicherlich ein großes Interesse seitens der Besucher am Leben, Traditionen und wirtschaftlichen Aktivitäten der indigenen Völker. Hierbei wird zwar keinesfalls eine ‚Zurschaustellung‘ erwartet, jedoch gäbe es andere Möglichkeiten in Form von Informationstafeln, Anschauungsgegenständen und Erläuterungen von Seiten der Reiseleitung, den Besuchern einen Einblick in das traditionelle Leben in diesem Gebiet zu geben.

Ecotourism lends itself better to independent travellers, as well as to organized tours for small size groups

Im letzten Unterkapitel der Diskussion wird die infrastrukturelle Anbindung des Parks mit Bezug auf die Besucherzahlen sowie Chancen und Risiken für den Tourismus im Kaieteur-Nationalpark und in Guayana aus einer ökotouristischen Perspektive diskutiert. In diesem Kontext wird, wie angekündigt, die Anreise mit dem Flugzeug berücksichtigt. Der Ansatz des ökotouristischen Konzepts sieht vor, dass Ökotourismus für Individualreisende und kleine Gruppen konzipiert ist. Kommen wenige Menschen an einen Ort, um ihn zu besichtigen, fügen sie sich leichter in das dort vorhandene Umfeld ein. Dies ist sowohl in ökologischer als auch in sozialer Hinsicht nachhaltig. Im Vergleich zum Massentourismus leidet die Natur deutlich weniger, da der menschliche Einfluss besser kontrollierbar und steuerbar ist. Beispiele hierfür wurden bereits in den vorherigen Unterkapiteln für den Kaieteur-Nationalpark genannt. Je länger man es außerdem schafft, den Nationalpark in seiner ursprünglichen Form zu erhalten und die Tier- und Pflanzenwelt zu schützen, desto länger können zukünftige Generationen von der Natur und den wirtschaftlichen Aktivitäten profitieren.

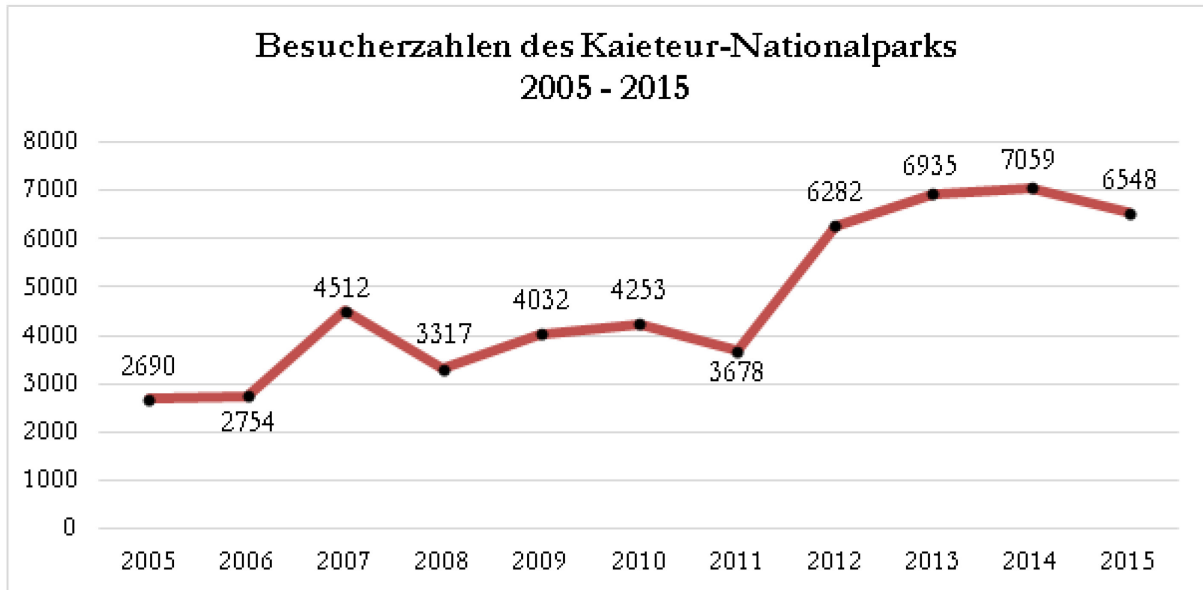


Abb. 15: Besucherzahlen des Kaieteur-Nationalparks zwischen 2005 und 2015 (eigene Darstellung nach PAC 2015, S. 11)

Abbildung 15 zeigt die Entwicklung der Besucherzahlen des Kaieteur-Nationalparks im Zeitraum von 2005 bis 2015. Ab 2012 gab es einen deutlichen Zuwachs an Besuchern. Vermutlich ist er auf die Verbesserung des Managements und das Aufstellen von touristischen Strategien zurückzuführen, deren Prozess 2011 abgeschlossen war. Es bleibt festzuhalten, dass es eine Tendenz zu steigenden Touristenzahlen gibt, die jedoch Schwankungen unterworfen ist. Leider konnten keine aktuellen Daten gefunden werden. Es ist anzunehmen, dass die Anzahl an Touristen bis heute ähnlich geblieben bzw. leicht gestiegen ist. Ein explosionsartiger Anstieg ist unwahrscheinlich, da die Anreisemöglichkeiten begrenzt sind. Die Daten geben in jedem Fall Aufschluss über die Dimensionen hinsichtlich touristischer Nutzung im Kaieteur-Nationalpark. Verglichen mit anderen großen Wasserfällen weltweit, die jährlich von mehreren Millionen Menschen besucht werden, sind die Besucherzahlen des Nationalparks extrem niedrig. Aus dieser Perspektive erfüllt der Park das Kriterium des Ökotourismus, vor allem Individualreisende und kleine Gruppen anzusprechen.

Welche Bedingungen führen nun konkret dazu, dass derart wenige Touristen den Kaieteur-Nationalpark besuchen? Die Hauptursache ist auf die infrastrukturelle Anbindung des Gebiets zurückzuführen. Es handelt sich also weniger um eine bewusste Entscheidung, wenige Menschen den Park besuchen zu lassen, als vielmehr um eine Folge, welche die Lage des Nationalparks mit sich bringt. Da er sich mitten im sonst unerschlossenen Regenwald befindet, ist er sehr schwierig zu erreichen. Wie bereits erwähnt, kann man das Flugzeug nutzen oder über den Landweg eine mehrtägige Bus- und Wandertour machen, wobei das Flugzeug als Transportmittel deutlich komfortabler und schneller ist. Da die Landebahn im Nationalpark relativ klein ist, können lediglich kleine Propellermaschinen landen. Man könnte zwar eine riesige Fläche des Regenwaldes abholzen, um die Landebahn zu vergrößern und so mehr Touristen transportieren zu können, allerdings würde das den Ort völlig verändern. Ökologisch gesehen wäre eine solche Entwicklung sehr problematisch und auch für die Zukunft keine Option. Es ist daher eher vorstellbar, dass an der Erschließung über den Landweg gearbeitet wird. Momentan führt keine Straße bis zum Nationalpark, so dass das letzte Stück gewandert werden muss. Hier gäbe es eventuell das Potenzial, die Besucherzahlen zu erhöhen. Das würde jedoch auf Kosten der Naturflächen und des Regenwaldes gehen, die dafür verkleinert werden müssten. Es stellt sich daher die weitere Frage, ob die Erhöhung der Besucherzahl überhaupt erstrebenswert ist? Aus ökonomischer Sicht wäre dies sicherlich lohnenswert, aus ökologischer und sozialer Perspektive weniger.



Abb. 16: Luftaufnahme während des Fluges über den Regenwald in Guayana (FILBY 2019)

In diesem Zusammenhang muss zuletzt auch die Anreise mit dem Flugzeug diskutiert werden. Für die Anreise mit dem Flugzeug spricht zunächst, dass, im Vergleich zum Straßenbau, nur wenig Regenwaldfläche abgeholzt werden muss. Die kleinen Maschinen haben eine begrenzte Passagierkapazität und dadurch wird die Anzahl an Besuchern reguliert. Der Flug an sich birgt darüber hinaus eine touristische Attraktivität. Mit einer kleinen Maschine über den Regenwald zu fliegen und den grünen ‚Teppich‘ unter sich sowie Flüsse und Gold- oder Diamantenminen aus der Luft zu sehen, bietet einen hohen Erlebnisfaktor und kann Touristen zusätzlich anziehen (vgl. Abb. 16 u.

Abb. 17). Viele Menschen zahlen allein für einen solchen Flug viel Geld. Hier beginnen jedoch die Probleme. Der Preis für einen Tagesausflug zum Kaieteur-Wasserfall mit dem Flugzeug ist sehr hoch und für viele Menschen nicht erschwinglich. Es handelt sich auch um eine Art ‚natürliche‘ Regulierung der Besucherzahlen. Dies könnte zwar als positiv bewertet werden, da es sicherlich nützlich ist, über den Preis die Anzahl an Besuchern zu reduzieren. Diese Praktik wird bereits an anderen Orten der Welt als geläufiges Mittel verwendet (zum Beispiel der Besuch von gefährdeten Tierarten wie den Berggorillas in Ruanda). Während dort allerdings die Einnahmen genutzt werden, um Maßnahmen zu ergreifen, die den menschlichen Einfluss kompensieren sollen, bezahlt man im Falle des Kaieteur-Nationalparks vor allem die Kosten für den Flug. Es gibt einen Parkeintritt, der im Preis inbegriffen ist, allerdings ist dieser verhältnismäßig gering. Es bleibt unklar, inwiefern die Fluganbieter an den Preisen zum Wasserfall teilhaben und wie hoch die Einnahmen für die *Protected Areas Commission* bzw. die Indigenen sind. Im Vergleich zu drei anderen geschützten Parks in Guayana generiert die *Protected Areas Commission* jedoch am meisten Einnahmen aus dem Kaieteur-Nationalpark (PAC 2015, S. 8), wobei keine genaue Aufschlüsselung des Ausflugspreises zu finden ist.



Abb. 17: Cockpit der Propellermaschine (HAFKE 2019)

Eine weitere Unsicherheit stellt die Abhängigkeit der kleinen Flugmaschinen von den Wetterbedingungen dar. Es kann leicht passieren, dass Flüge später als geplant starten und sich dadurch die Aufenthaltsdauer im Nationalpark sehr verkürzt oder Flüge ganz ausfallen. Außerdem starten die Flugzeuge nur bei einer angemessenen Auslastung. Wenn sich zu wenige Menschen für den Tagesausflug angemeldet haben, wird dieser abgesagt oder verschoben. Für die Umwelt kann das durchaus positiv bewertet werden. Negativ dagegen ist es hingegen für die touristische Komponente, da Reisende flexibel sein und sich auf Änderungen in ihren Reiseplänen einstellen müssen. Umstritten bleibt vor allem, inwieweit ein Flug mit den Prinzipien und Werten des Ökotourismus zu vereinbaren ist. Wie bereits in der Einleitung erwähnt, gibt es keine einheitlichen Vorstellungen davon, wie

Mobilität im Ökotourismus zu gestalten ist. Es gibt besonders strenge Verfechter dafür, jegliche Form motorisierter Mobilität auszuschließen. Das Flugzeug schneidet in diesem Kontext bezogen auf hohe CO₂-Emissionen besonders schlecht ab. Es hängt letztendlich auch von den lokalen Gegebenheiten und Möglichkeiten sowie den moralischen Einstellungen der Touristen ab. Insgesamt ist die Fluganreise durchaus kritisch zu bewerten, birgt jedoch auch Vorteile, wie einen geringen Eingriff in die Natur am Boden und die Begrenzung der Besucherzahlen. Es wird dennoch deutlich, dass die insgesamt gelungene Umsetzung des Ökotourismuskonzepts hier sehr getrübt wird.

Fazit und weiterführende Gedanken

Nach dieser Diskussion der vier Prinzipien der UNWTO/UNEP-Definition für den Ökotourismus am Beispiel des Kaieteur-Wasserfalls fällt das Fazit differenziert aus. Wie gezeigt wurde, gibt es einige Bereiche, in denen die Umsetzung gut gelungen ist. Es stellt sich jedoch insgesamt die Frage, ob der Kaieteur-Wasserfall überhaupt touristisch erschlossen werden musste und ob die Einnahmen durch Touristen lohnend sind. Wir leben in einer Zeit, in der weltweit der Tourismussektor kontinuierlich ausgebaut wird und Touristenzahlen steigen. Der Kaieteur-Wasserfall ist sehr spektakulär und sehenswert, wobei sich die Frage stellt, ob es den Aufwand wert ist, Touristen mit einem Flugzeug mitten in den Regenwald zu fliegen, um dort ein paar abenteuerliche Stunden zu verbringen? Ökologisch gesehen wohl eher nicht. Eine weitere Frage ergibt sich aus der Überlegung, ob Tourismus überhaupt "sanft" sein kann oder ob Touristen nicht immer Spuren hinterlassen. Inwieweit dient der Kaieteur-Wasserfall darüber hinaus dem Bekanntheitsgrad Guayanas und kann Touristen in das Land locken? Der Tourismussektor ist für viele Länder mittlerer und niedriger Einkommen eine wichtige ökonomische Stütze und fördert die Entwicklung, da Arbeitsplätze geschaffen werden, die Wirtschaft wächst und ausländische Investitionen in die Länder fließen. Gleichzeitig kann der Tourismus jedoch schwankend und saisonal sein. Unabhängig davon, trägt die Erschließung des Kaieteur-Wasserfalls hierbei durchaus zur Diversifizierung des Angebots an touristischen Attraktionen in Guayana bei. Es ist dennoch kein sprunghafter Anstieg von Besucherzahlen in den kommenden Jahren zu erwarten. Letztendlich ist es schwierig, die erfolgreiche Implementierung eines an ökotouristischen Idealen orientierten Konzeptes am Kaieteur-Wasserfall zu beurteilen.

Ausblick in die Zukunft – Über den Klimawandel, steigende Touristenzahlen und illegalen Rohstoffabbau

Wie bereits erwähnt, hat Tourismus immer auch einen Effekt auf die Umgebung. Der Effekt wurde hier bereits angedeutet, allerdings ist der Park nicht der einzige, der durch den Menschen bedroht wird. Auch der Wasserfall selbst ist dieser Bedrohung ausgesetzt, denn sowohl Park als auch Wasserfall werden im größeren Maßstab durch den Klimawandel betroffen sein. So könnte der Wasserfall durch länger anhaltende Trockenzeiten oder Verschiebungen der Regen- und Trockenzeit-Perioden an Wasservolumen verlieren, auch wenn das Wasser sicherlich nicht gänzlich versiegen wird. Die voranschreitende Abholzung des Regenwaldes im nahegelegenen Amazonasbecken, könnten ebenfalls zu weniger verlässlichem Niederschlag führen. Durch den Verlust an Bäumen und in der Folge induzierter Änderungen in der Evapotranspiration der Pflanzen können sich Niederschläge in der Region verändern (MALHI et al. 2008). Zudem ist die Wasserqualität des *Potaro*-Flusses und damit auch des Kaieteur-Wasserfalls immer wieder durch teils illegalen Goldabbau gefährdet. Abfälle und das Quecksilber, mit dem teilweise gearbeitet wird, gelangen so in den Fluss. (ALONSO et al. 2017, S. 23). Nun ist der Kaieteur-Wasserfall touristisch noch nicht sehr weit erschlossen. Ferner ist er durch den ihn umgebenden Nationalpark einigermaßen vor dem Goldabbau und der Abholzung geschützt. Dennoch kommt es auch innerhalb der Grenzen des Parks zu illegalem Abbau von Rohstoffen, weshalb es nicht auszuschließen ist, dass auch hier früher oder später Auswirkungen festzustellen sein werden.

Literaturverzeichnis

- ALONSO, L. E. / PERSAUD, J. / WILLIAMS, A. (2017): Biodiversity Assessment Survey of the Kaieteur Plateau and Upper Potaro, Guyana. BAT Survey Report No. 2. World Wildlife Fund, Guyana. Georgetown. Im Internet: http://d2ouvy59p0dg6k.cloudfront.net/downloads/bat_knp_upper_potaro_final_report_lowres_2.pdf (letzter Zugriff: 29.04.2019).
- APOLO, M. (2015): The clash - social, environmental and economic changes in tourism destination areas caused by tourism. The case of Himalayan villages (India and Nepal). In: *Current Issues of Tourism Research*, 5 (1), S. 6-19.
- AUGUSTYN, A. / BAUER, P. / DUIGNAN, B. / ELDRIDGE, A. / GREGERSEN, E. / LUEBERING, J. E. / MCKENNA, A. / PETRUZZELLO, M. / RAFFERTY, J. P. / RAY, M. / ROGERS, K. / TIKKANEN, A. / WALLENFELDT, J. / ZEIDAN, A. / ZELAZKO, A (1998): Kaieteur Falls. In: *Encyclopaedia Britannica* (Hrsg.). Im Internet: <https://www.britannica.com/place/Kaieteur-Falls> (letzter Zugriff: 26.05.2019).
- BALLANTYNE, R. / PACKER, J. (Hrsg.) (2013): *International handbook on ecotourism*. Edward Elgar, Northampton, MA.
- BECKER, E. (2017): *Besonderer Tourismus in Südtirol – Eine Fallstudie über die Entwicklung und Etablierung eines besonderen touristischen Angebots im alpinen Raum am Beispiel der Gemeinde Martell*. Masterarbeit. Carl von Ossietzky Universität Oldenburg, Oldenburg.
- BOETT, P. / BRODENGEIER, E. / JACKOWSKI, C. / KORBY, W. / KREUS, A. / VON DER RUHREN, N. (2011): *TERRA Geographie für Nordrhein-Westfalen*. Klett, Stuttgart.
- BROWN, C. B. (1871): Report on the Kaieteur Waterfall in British Guiana. In: *The Journal of the Royal Geographical Society of London*, 41, S. 77-100.
- BUCKLEY, R. (2013): Defining ecotourism: consensus on core, disagreement on detail. In: BALLANTYNE, R. / PACKER, J. (Hrsg.): *International handbook on ecotourism*. Edward Elgar, Cheltenham, S. 9-14.
- BUTLER, R. W. (1980): The concept of a tourism area cycle of evolution – Implications for management of resources. In: *Canadian Geographer*, 24 (1), S. 5-12.
- ELLENBERG, L. / BEIER, B. / SCHOLZ, M. (1997): *Ökotourismus: Reisen zwischen Ökonomie und Ökologie*. Spektrum, Heidelberg.
- DIVA-GIS (2019): Spatial Data Download. Im Internet: <https://www.diva-gis.org/datadown> (letzter Zugriff: 15.05.2019).
- GREEN DESTINATIONS (2019): Sustainable Top 100 Destination Awards. Im Internet: <https://greendestinations.org/2019-top100-awards/> (letzter Zugriff: 19.05.2019).
- JAEKEL, F. / WALKOWITSCH, L. (2018): Einfluss des Tourismus auf die belizischen Karibikinseln Caye Caulker und Ambergris Caye. In: SUWALA, L. / KULKE, E. / GADE, K. (Hrsg.): *Zentralamerika – Bericht zur Hauptexkursion 2017*. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 195. Berlin, S.219-233.
- JESKE, N. (2009): *Dubai als Vorbild in der Tourismusentwicklung der Golfstaaten?* Fachhochschule Braunschweig/Wolfenbüttel, Braunschweig.
- KAIETEUR NATIONAL PARK (o.J.): *Unterschiedliche Titel. Informationstafeln im Besucherzentrum des Kaieteur-Nationalparks, Guayana*.
- KLUGE, C. / RÖPSDORFF, M. (2016): Welche externen Effekte hat der All-Inclusive-Massentourismus in der Dominikanischen Republik? Das Beispiel von Punta Cana. In:

- SUWALA, L. / KULKE, E. (Hrsg.) (2016): Hispaniola – Bericht zur Hauptexkursion 2015. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 191. Berlin, S. 257-272.
- KULKE, E. (2019): Vortrag von Elmar Kulke (Humboldt-Universität zu Berlin) vom 15.03.2019.
- KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (2020): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin.
- LOKALER EXPERTE (2019): Vortrag vom Reiseleiter (Evergreen Adventures) im Kaieteur-Nationalpark, Guyana vom 15.03.2019.
- MALHI, Y. / ROBERTS, J. T. / BETTS, R. A. / KILLEEN, T. J. / LI, W. / NOBRE, C. A. (2008): Climate Change, Deforestation, and the Fate of the Amazon. In: *Science*, 319 (5860), S.169-172.
- MINISTRY OF BUSINESS GUYANA (2018): Living Guyana Tourism Strategic Action Plan: 2018-2025. Draft. Im Internet: <https://www.business.gov.gy/guyana-tourism-strategic-action-plan/> (letzter Zugriff: 26.05.2019).
- PAC (PROTECTED AREAS COMMISSION) (2015): Annual Report. Im Internet: http://www.parliament.gov.gy/documents/documents-laid/7356-new_pac_draft_annual_report_2015.pdf (letzter Zugriff: 26.05.2019).
- PFEUFER, N. / SUWALA, L. (2020): Inwertsetzung von temporären Räumlichkeiten – Standortstrategien von Pop-Up-Restaurants in Berlin. In: *Raumforschung und Raumordnung*, 78 (1), S. 71-87.
- PROTECTED PLANET (2017): Kaieteur National Park in Guyana. Im Internet: <https://www.protectedplanet.net/198> (letzter Zugriff: 19.05.2019).
- SAUERHAMMER, D. / HANSMANN, V. (2020): Goldindustrie und Energiewirtschaft in Surinam und ihre Auswirkungen auf Umwelt und Bevölkerung. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 115-128.
- SPENCER, L. J. (1928): Potarite a new mineral discovered by the late Sir John Harrison in British Guiana. In: *The Mineralogical Magazine and Journal of the Mineralogical Society*, 21 (120), S. 397–406.
- SUWALA, L. (2014): Kreativität, Kultur und Raum. Ein wirtschaftsgeographischer Beitrag am Beispiel des kulturellen Kreativitätsprozesses. Springer, Wiesbaden.
- SUWALA, L. / KULKE, E. (2014): Bolivien – Bericht zur Hauptexkursion 2014. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 184. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. (2016): Hispaniola – Bericht zur Hauptexkursion 2015. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 191. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. / GADE, K. (2018): Zentralamerika – Bericht zur Hauptexkursion 2017. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 195. Berlin.
- UNWTO/UNEP (WORLD TOURISM ORGANIZATION/UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAMME) (2002): The World Ecotourism Summit. Final report; Quebec City, Canada, 19 to 22 May 2002. WTO, Madrid. Im Internet: <http://www.gdrc.org/uem/eco-tour/Final-Report-WES-Eng.pdf> (letzter Zugriff: 26.05.2019).
- WHITE, N. E. / BUULTJENS, J. / SHOEBRIDGE, A. (2013): Complex interrelationships between ecotourism and Indigenous peoples. In: BALLANTYNE, R. / PACKER, J. (Hrsg.): *International handbook on ecotourism*. Edward Elgar, Cheltenham, S. 78-94.

Übergreifender Beitrag

Eine differenzierende Betrachtung von Grenzhandelsökonomien und ihrem Formalisierungsgrad in den drei Guayanas

SEBASTIAN MEIER

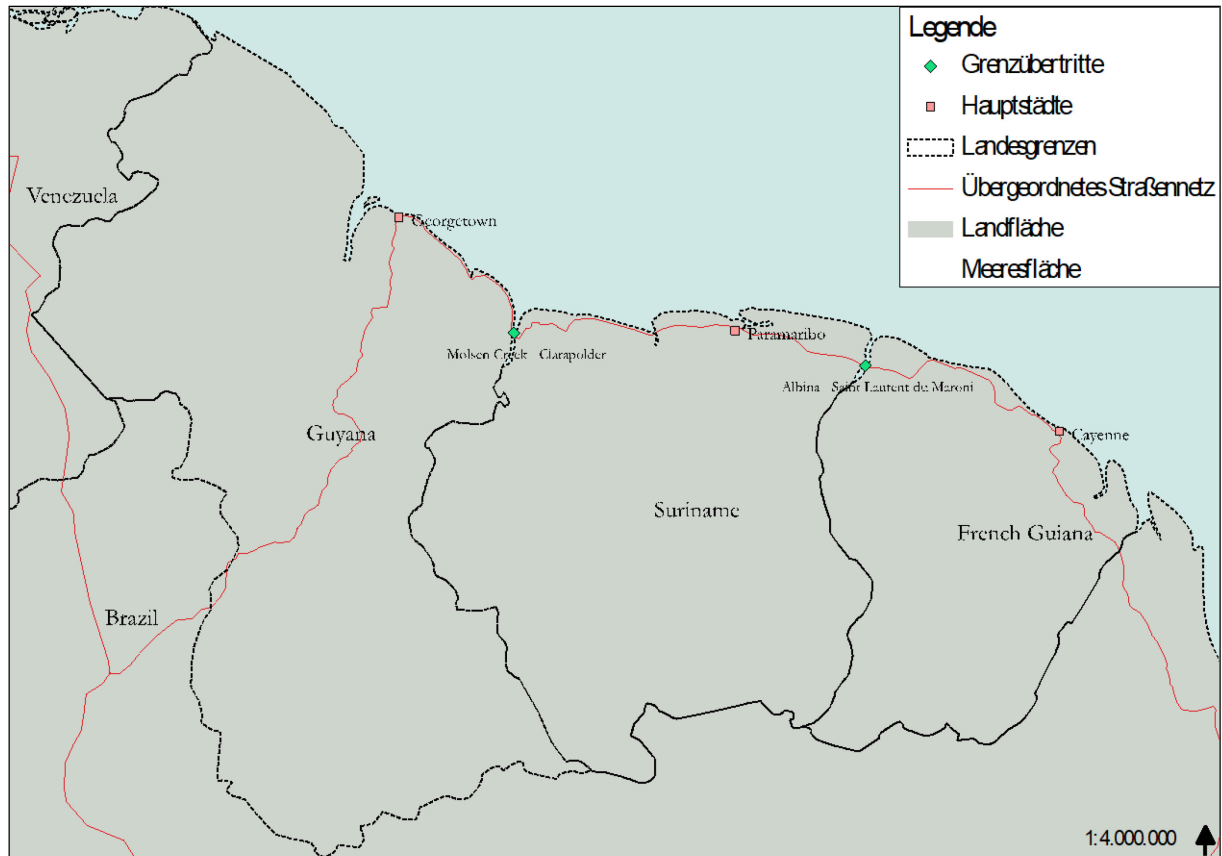


Abb. 1: Übersicht der Grenzübertritte (eigene Darstellung, Kartengrundlage nach OPENSTREETMAP 2019)

Grenzübertritte (vgl. Abb. 1):

- 1: Grenzübergang (06.03.2019): *Albina*, Surinam – *Saint-Laurent-du-Maroni*, Französisch-Guayana
- 2: Grenzübergang (08.03.2019): *Saint-Laurent-du-Maroni*, Französisch-Guayana – *Albina*, Surinam
- 3: Grenzübergang (11.03.2019): *Clarapolder*, Surinam – *Molsen Creek*, Guayana

Einleitung und Fragestellung

Während der Exkursion wurden die Republik Surinam, das französische Überseedépartement Französisch-Guayana und die Kooperative Republik Guayana mit insgesamt drei Grenzübertritten bereist. Am 06.03.2019 erfolgte die Fahrt über den Fluss *Maroni* von *Albina*, Surinam, aus nach *Saint-Laurent-du-Maroni*, Französisch-Guayana, am 08.03.2019 die Rückkehr nach Surinam am selben Grenzübergang sowie am 11. März der Grenzübergang zwischen Surinam und Guayana (vgl. Abb. 1). Da an Grenzen die kürzeste Verbindung zwischen benachbarten Wirtschaftssystemen besteht, können dort Wirtschaftsstandorte mit besonderen Bedingungen entstehen. Häufig führt dies zu einer Konzentration bestimmter Unternehmen in den entsprechenden Grenzgebieten (DANNENBERG/SUWALA 2009; KINDER et al. 2014). Diese sogenannten Grenzhandelsökonomien bilden den Gegenstand der vorliegenden Arbeit. Dabei soll die Frage diskutiert werden, ob sich die Grenzhandelsökonomien der bereisten Länder hinsichtlich des Formalisierungsgrades unterscheiden. So wird untersucht, ob die vorgefundenen Ökonomien formell oder informell sind und welche Unterschiede sich im Vergleich der bereisten Länder herausarbeiten lassen (für eine ähnliche Vorgehensweise BERG/TRUMPF 2016; SUWALA/KULKE 2016; EINECKE/GOHLKE 2017; SUWALA/KULKE 2017; FRISCH/ERNST 2018; SUWALA et al. 2018). Während das Passieren von Staatsgrenzen durch erheblichen zeitlichen Aufwand sowie länderspezifische Ein- und Ausreisemodalitäten (vgl. Abb. 2) gekennzeichnet sein kann, konnten die sich während der Grenzübertritte ergebenden Wartezeiten, welche sich aus der aufsummierten Abfertigungsdauer aller Exkursionsteilnehmer ergaben, für empirische Beobachtungen und informelle Gespräche genutzt werden. Bei der Weiterfahrt erfolgte jeweils die schriftliche Dokumentation. Die vorliegende Arbeit gliedert sich wie folgt: Eingangs werden Grenzhandelsökonomien und anschließend Informelle Ökonomien theoretisch vorgestellt. Im Anschluss wird eine Einführung in das Untersuchungsgebiet gegeben, dabei soll auf die Charakteristika bezüglich der Grenzräume der drei Guyanas hingewiesen werden. Daraufhin werden das methodische Vorgehen und die Methodenkritik verhandelt. Ferner werden die Beobachtungen an den Grenzübergängen, deren Infrastrukturen sowie wirtschaftliche Aktivitäten deskriptiv beschrieben und im Hinblick auf die theoretische Einführung eingeordnet bzw. analysiert. Schließlich soll ein Fazit, unter Rückbezug auf die eingangs aufgeworfene Fragestellung, die vorliegende Arbeit abrunden.



Abb. 2: Eingang zum Grenzkontrollposten *Albina*, Surinam (MEIER 2019)

Grenzhandelsökonomien

Zunächst soll zwischen Begrenzungen und Grenzen unterschieden werden. Eine Begrenzung ist ein Rechtsbegriff, im Sinne einer abstrakten Linie, die Territorien voneinander trennt, über die zwei benachbarte Staaten Souveränität ausüben (EIGMÜLLER 2006, S. 4127). Eine Grenze dagegen ist eine konkretere geographische Einheit, die Elemente der natürlichen und baulichen Umgebung umfasst. Dazu gehören definierende, unterstützende und vor allem verbindende Elemente wie etwa Autobahnen, Brücken und Fähren. Aber auch trennende Elemente wie Zäune und militärische Anlagen können eine Grenze definieren. Zusätzlich können Kameras und Bewegungsdetektoren eingesetzt werden, um Bewegungen von Waren und Personen über die Grenze zu überwachen (ANDERSON 2012, S. 341). Während in der Vergangenheit Grenzen primär zur Verteidigung des nationalen Territoriums existierten, bestehen gegenwärtig eine Reihe anderer Funktionen. So sind das Zollwesen (Erhebung von Zöllen und allgemeine Kontrolle der Warenbewegung), die Ein- und Auswanderung (Kontrolle der Personenbewegungen) und die Sicherheit (Erkennen von Waren oder Eindringen von Personen mit kriminellen Absichten in das Staatsgebiet) neben weiteren zu den zentralen Funktionen von Grenzen geworden (ebd., S. 341). Darüber hinaus betont SCHMIDT die symbolische Bedeutung staatlicher Grenzen. Demnach müssen „Staatsgrenzen als politische Symbole und (...) deshalb Grenz(sicherungs)regime – nicht nur, aber auch – als Akte symbolischer Politik begriffen und analysiert werden“ (SCHMIDT 2006, S. 4136). Wo feste Staatsgrenzen bestehen, hat es aber auch immer eine grenzüberschreitende Ökonomie gegeben, die „von der Existenz der Grenze profitiert“ (ebd., S. 4140). So schaffen wirtschaftliche, rechtliche und soziale Unterschiede auf den gegenüberliegenden Seiten einer internationalen Grenze dabei besondere Bedingungen, die verschiedene Arten von Akteuren ansprechen können (ANDERSON 2012, S. 341). Daraufhin können sich Angebote übertrittsbezogener Dienstleistungen sowie darauf ausgerichtete Unternehmen in unmittelbarer Grenznähe ansiedeln (DANNENBERG/SUWALA 2009; KINDER et al. 2014). Typische ökonomische Aktivitäten in Grenzregionen umfassen Einkaufsmöglichkeiten, aber auch das Angebot von Glücksspiel, Prostitution und Alkohol (DANNENBERG/SUWALA 2009; ANDERSON 2012). Die Nachfrage wird als grenzüberschreitendes Einkaufen (Cross-Border-Shopping) bezeichnet und kann auf verschiedene Arten für diverse statistische oder analytische Zwecke definiert werden (DANNENBERG/SUWALA 2009). So kann grenzüberschreitendes Einkaufen „alle Käufe von Einzelhändlern oder Anbietern, die sich in einem anderen Land befinden, entweder persönlich oder über Fernabsatz“ (SMĘTKOWSKI et al. 2017, S. 51) umfassen. Eine alternative Definition liefert die OECD: Demnach handelt es sich um grenzüberschreitendes Einkaufen, wenn „Privatpersonen Waren aufgrund niedrigerer Steuern im Ausland kaufen und für ihren eigenen Verbrauch einführen, ohne sie vollständig zu deklarieren, um die Zahlung von Einfuhrzöllen zu vermeiden“ (OECD 2002, S. 147; SMĘTKOWSKI et al. 2017, S. 51). Die Größenordnung, in der sich grenzüberschreitendes Einkaufen bewegt, wird durch eine Reihe wirtschaftlicher und sozialpolitischer Faktoren bestimmt. So muss ein ausreichender Kontrast zwischen Heimatstandort der Reisenden und dem potenziellen Ziel hinter der Grenze in Bezug auf Preisstruktur, Warenqualität oder Auswahl bestehen. Außerdem müssen potenzielle Verbraucher über das Wissen verfügen, welche Waren im Nachbarland angeboten werden (TIMOTHY 2005, S. 54; DANNENBERG/SUWALA 2009). Weiterhin muss die Grenze einen semipermeablen Charakter aufweisen, das heißt so durchlässig sein, dass ein relativ einfacher Personenfluss zwischen den Ländern ermöglicht wird (SCHMIDT 2006, S. 4140). Demzufolge neigen Gebiete an Grenzen mit geringeren Einwanderungs- und Zollbeschränkungen eher dazu, als Shoppingdestinationen zu prosperieren, als solche mit umfangreichen Formalitäten und Barrieren (SZYTNIIEWSKI/SPIERINGS 2017, S. 3). Ein weiterer zentraler Faktor des grenzüberschreitenden Einkaufens ist ein vorteilhafter bzw. günstiger Wechselkurs. So bestehen direkte Korrelationen zwischen Wechselkursen und grenzüberschreitendem Einkauf. In der Regel sind Güter, die im Rahmen eines grenzüberschreitenden Einkaufs erworben werden, hoch elastisch. In anderen Worten: Geringfügige Änderungen im Zusammenhang mit Preisen oder Währungen lösen mengenmäßig große Verschiebungen beim grenzüberschreitenden Einkaufen aus (TIMOTHY 2005, S. 56). Ferner

können auch unterschiedliche Steuergesetze auf beiden Seiten der Grenze oder von Gerichtsbarkeiten wie z. B. Umsatzsteuerrückstellungen zu einer erheblichen Verschiebung des grenzüberschreitenden Einkaufens hin zu der Gerichtsbarkeit mit der niedrigeren Umsatzsteuer und in der Folge auch sich verringernde Steuereinnahmen in der Gerichtsbarkeit mit der höheren Umsatzsteuer führen. Denn die Erhebung oder Erhöhung einer Umsatzsteuer durch eine Gerichtsbarkeit in einer Region schafft für Verbraucher in der Gerichtsbarkeit mit der höheren Umsatzsteuer einen Anreiz, Käufe in der Gerichtsbarkeit mit der niedrigeren Umsatzsteuer zu tätigen (CHO 2016, S. 1). Ein weiteres zentrales Motiv bilden kombinierte Grenzübertritte, die sich aus Vergnügungs- oder Freizeitreisen zusammensetzen und mit grenzüberschreitendem Einkauf verbunden werden (SZYTNIIEWSKI/SPIERINGS 2017, S. 3).

Informelle Ökonomie

Die Informelle Ökonomie hat eine hohe Bedeutung für Schwellen- und Entwicklungsländer. Dabei lässt sie sich nur schwer messen. So fehlt eine einheitliche Definition und in der wissenschaftlichen Literatur wird eine Vielzahl ähnlicher Begriffe verwendet, wie etwa Schattenwirtschaft, Schwarzwirtschaft oder Parallelwirtschaft (VULETIN 2008, S. 3; KULKE/STAFFELD 2009, S. 26). Wie die Begriffe schon andeuten, handelt es sich definitionsgemäß um verborgene oder nicht deklarierte Aktivitäten, daher ist eine direkte Beobachtung oftmals nicht möglich (FAAL 2003, S. 4). Am besten lässt sich informelle Ökonomie als komplexes und vielschichtiges Phänomen verstehen (LOAYZA 2016, S. 2). Diese bezeichnet die Gesamtheit an Unternehmen, Arbeitnehmern und wirtschaftlicher Tätigkeiten, die außerhalb gesetzlicher und regulatorischer Rahmenbedingungen tätig sind (GUHA-KHASNOBIS et al. 2006, S. 4; TULL 2009, S. 2). Dabei wird Informalität sowohl durch die inhärenten Merkmale der sich entwickelnden Ökonomien (bspw. geringes Humankapital, niedrige Investitionskosten, geringe Beschäftigungszahlen) als auch durch die Beziehung, die der Staat mit privaten Akteuren unterhält (bspw. Regulierung, Überwachung und Erbringung öffentlicher Dienstleistungen), bestimmt (LOAYZA 2016, S. 2). THRIFT/OLDS weisen darauf hin, dass informelle Ökonomie zu erheblichen Teilen immer noch an Institutionen der formellen Ökonomie gebunden sein kann (THRIFT/OLDS 2004, S. 64) bzw. „besteht ein fließender Übergang zwischen Formalität und Informalität, welcher sich sowohl in den Aktivitäten selbst als auch innerhalb von Wertschöpfungsketten zeigt“ (KULKE 2013, S. 33). Informalität kann sowohl Quelle wirtschaftlicher Ineffizienzen als auch wirtschaftlicher Prosperität sein. Dies bedeutet auf der einen Seite eine Fehlallokation von Ressourcen und den Verlust von Vorteilen der Legalität, wie z. B. den Schutz wirtschaftlichen Eigentums durch den Staat, den Zugang zu formalen Kreditinstituten und/oder die Teilnahme an internationalen Märkten. In diesen Fällen kann Informalität zu einer verlangsamten Kapitalakkumulation, einem geringen Wirtschaftswachstum und einer schleppenden Migration in produktivere Bereiche führen (LOAYZA 2016, S. 2). Auf der anderen Seite können informelle Ökonomien auch Ausdruck von Überlebensstrategien sozial schwacher Bevölkerungsgruppen sein, die bestimmte wirtschaftliche Nischen bedienen, wo regulierte Marktaktivitäten schwer zu etablieren sind (z. B. fliegende Straßenhändler). Denkbar sind auch bewusste Versuche, sich einem bestehenden System zu widersetzen, indem alternative Institutionen etabliert werden, wie im Fall von rotierenden Kreditverbänden, Kreditgenossenschaften oder gemeinschaftlichen Entwicklungsbanken, die eben staatliche nicht akkreditiert sind und vor allem auf wirtschaftliche Aktivitäten setzen, die überwiegend auf nicht-monetären Transaktionen (z. B. Nachbarschaftshilfe) beruhen (THRIFT/OLDS 2004, S. 64). Informalität kann aber auch das Ergebnis von Akteuren sein, die den formalen Sektor aufgrund von Kosten-Nutzen-Überlegungen „verlassen“. In anderen Fällen werden Akteure von der Formalität „ausgeschlossen“, wenn diese beispielsweise restriktiv wirkt und die Wirtschaft segmentiert (LOAYZA 2016, S. 2). Informelle wirtschaftliche Aktivitäten können anhand folgender Merkmale charakterisiert werden: Tendenziell sind informelle Unternehmen kleiner als formalisierte Unternehmen und weisen eine geringere Produktivität auf (ebd., S. 2).

Außerdem können sich informelle Aktivitäten ökonomischer Art oft auf die eine oder andere Weise über den ganzen Tag erstrecken, ohne klar definierte Momente von Arbeit im Gegensatz zu Nichtarbeit zu enthalten (THRIFT/OLDS 2004). Eine Beschäftigung im informellen Sektor (Gesamtheit informeller Ökonomien) und der dabei erzielte Lohn unterliegt in der Regel nicht einer Besteuerung, gleichzeitig entfallen aber auch Ansprüche auf soziale Leistungen und auf Arbeitsschutzgesetze (ALAIMO et al. 2018, S. 3). Das bedeutet z. B. eine beidseitige Kündigung ohne Einhaltung von Schutzfristen, der unfreiwillige Verzicht auf eine Abfindung oder von bezahltem Jahres- oder Krankheitsurlaub (TULL 2009, S. 2), die fehlende Krankenversicherung oder andere arbeitsbezogenen Leistungen (ALAIMO et al. 2018, S. 3). Von den Folgen sind dann allerdings nicht nur die Arbeitnehmer, sondern in den meisten Fällen ebenso ihre Angehörigen betroffen (ebd., S. 3). Gleichfalls werden Tätigkeiten zum informellen – oder von der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung nicht erfassten – Sektor gezählt, in denen Waren ausschließlich für den Eigenverbrauch oder im eigenen Haushalt produziert werden und dabei keine monetären Transfers zustande kommen (z. B. Subsistenzlandwirtschaft oder die Eigenkonstruktion von Behausungen) (TULL 2009, S. 3). Ein besonderes Spezifikum des informellen Sektors bildet die Beschäftigung von Familienangehörigen. Dabei ist der informelle Charakter jener Arbeitsplätze darauf zurückzuführen, dass beschäftigte Familienangehörige keine ausdrücklichen, schriftlichen Verträge über ihre Beschäftigung erhalten (SELCUK/SUWALA 2020). Ihre Beschäftigung unterliegt nicht den Arbeitsgesetzen, Sozialversicherungsbestimmungen, Tarifverträgen usw., denn Familienangehörige mit einem Arbeitsvertrag und/oder Lohn würden als Arbeitnehmer mit dem entsprechenden finanziellen und administrativen Mehraufwand für den Arbeitgeber betrachtet (ebd., S. 2). Unabhängig davon, ob es sich um Beschäftigung im informellen Sektor oder um informelle Beschäftigung im formellen Sektor handelt, nimmt die informelle Wirtschaft in zahlreichen Ländern einen substantiellen Anteil an der wirtschaftlichen Aktivität ein (ILO 2017, S. i). In der Mehrheit der Länder des globalen Südens ist sie weit verbreitet (KULKE 2013, S. 31). In einer typischen sich entwickelnden Wirtschaft produziert der informelle Sektor etwa 35 Prozent des BIP und beschäftigt 70 Prozent der Erwerbsbevölkerung (LOAYZA 2016, S. 3). Dabei erklären Unterschiede in der Größe des informellen Sektors einen erheblichen Teil der Produktionsunterschiede zwischen Ländern des globalen Südens und des globalen Nordens (ebd., S. 2). Laut ILO betrug die relative Größe der informellen Wirtschaft in Guayana 2013 18,4 Prozent (ILO 2017, S. 5). Die Ursachen der Informalität liegen in Guayana in der unzureichenden Einschätzung des Mehrwerts eines formalisierten Sozialsystems (z. B. Renten etc.). Dabei werden die Kosten bzw. der Steuersatz als zu hoch erachtet und die dafür gebotenen Leistungen als zu gering. Personen bewerten ihre eigene Situation häufig entweder als zu prekär, um einen Beitrag leisten zu können oder unterschätzen die Notwendigkeiten einer finanziellen Absicherung im Alter. Darüber hinaus ist das Beschäftigungsverhältnis im informellen Sektor häufig nur vorübergehend (ebd., S. 8).

Grenzraum in den drei Guyanas

Handelsbeziehungen unter den Guyanas sind wenig lukrativ und daher verschwindend gering, da in allen drei Ländern gegenwärtig similitäre Angebots- und Nachfragerregimes bestehen. Obwohl auf dem Landweg Grenzen überschritten werden könnten, findet über die einzige Verbindungsstraße so gut wie kein Güterverkehr oder Warenhandel statt (KULKE 2019). Der Warenaustausch zwischen Surinam, Guayana und Französisch-Guayana erfolgt auf dem Seeweg. Container, welche Französisch-Guayana von seinen direkten Nachbarn importiert oder exportiert, müssen allerdings zunächst in den europäischen (!) Häfen von Bilbao oder Le Havre kontrolliert werden, bevor sie in Französisch-Guayana gelöscht werden dürfen bzw. das Land verlassen (GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE 2013). Gleichzeitig sind die Grenzen durchlässig und eine vollständige Grenzsicherung in allen drei Ländern nicht umzusetzen. So kommen bspw. illegale Goldsucher aus Brasilien, welche die nördlichen Grenzen des Landes nach Guayana, Surinam und Französisch-

Guayana unkontrolliert passieren und zu illegaler Regenwaldabholzung und der Abwertung des Bodens durch Quecksilberrückstände beitragen. Ein weiteres unkontrolliertes Übertrittsmuster bilden in Stammesverbänden lebende *Maroon*-Gemeinschaften (also indigene Bevölkerungsgruppen), deren Lebensraum sich über die Staatsgrenze zwischen Französisch-Guayana und Surinam hinweg erstreckt (FREDERIKS 2019). Guayana sieht sich zudem mit zahlreichen größeren Grenzkonflikten konfrontiert, die zum Teil in die Zeit vor der Unabhängigkeit zurückreichen. Dabei konnte das Land seine territoriale Integrität bisher nicht ausreichend sicherstellen. So reklamiert das Nachbarland Surinam im Süd-Osten maritime Grenzen, den Grenzfluss und ein Waldgebiet namens *New River Triangle* für sich. Im Westen beansprucht Venezuela die dünnbesiedelte, aber vegetationsreiche *Essequibo*-Region (DONOVAN 2004, S. 663).

Methodisches Vorgehen

Zunächst soll das methodische Vorgehen erörtert werden. Anschließend erfolgt eine kurze reflexive Methodenkritik, wobei das methodische Vorgehen im Hinblick auf die Belastbarkeit der erhobenen Daten eruiert wird. Die Durchführung der empirischen Beobachtungen erfolgte ausschließlich während sich für die Exkursionsgruppe Wartezeiten im Bereich der Grenzkontrollpunkte ergaben. Während der Aufenthalte an den Grenzen konnten informelle Gespräche mit lokalen Akteuren geführt werden. Die dabei erlangten Informationen werden gekennzeichnet in die deskriptive Beschreibung der Grenzübertritte aufgenommen. Der Verlauf der Reiseroute, einschließlich der Zeitpunkte und Orte der Grenzübertritte, unterlag einer übergeordneten Planung durch die Exkursionsleitung. Daher waren die Zeitpunkte der Beobachtungen zeitlich stark limitiert, wiesen einen sehr selektiven Charakter auf und stellen keinesfalls eine erschöpfende oder umfassend geplante Untersuchung dar. In der theoretischen Einbettung können die gewonnenen Beobachtungen demnach auch nur eine Tendenz wiedergeben und eignen sich keinesfalls, um als repräsentativ, objektiv oder verlässlich betrachtet zu werden. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf Beobachtungen zu informellen Aktivitäten, welche sich durch starke temporäre Schwankungen, etwa im Tagesrhythmus, auszeichnen können (THRIFT/OLDS 2004, S. 64).

Deskriptive Beschreibung der Grenzübertritte

Albina, Surinam – Saint-Laurent-du-Maroni, Französisch-Guayana

Mittwoch 06.03., 09:45h



Abb. 3: Nähere Umgebung des Grenzpostens in Albina, Surinam (MEIER 2019)

Am 06.03.2019 um 9:45 wurde die Grenze zwischen Surinam und Französisch-Guayana in *Albina*, Surinam überschritten (vgl. Abb. 3). Im Posten der Grenzkontrolle (Bezeichnung: *Douane Visitatiepost*, vgl. Abb. 2) nahm die Bearbeitung der Pässe und Vergabe der Ausreisestempel durch die Grenzbeamten an zwei geöffneten Schaltern im Zollgebäude rund 25 Minuten in Anspruch (9:50-10:15). Dabei schenkten die Grenzbeamten den Touristenkarten, welche für die Einreise

nötig waren, keine weitere Beachtung. Ein- und Ausreisestempel wurden handschriftlich mit Datum und Unterschrift versehen. Der Grenzübergang bzw. die Überfahrt über den Fluss *Maroni* erfolgte mit einfachen teilüberdachten Holzkanus, die mit Außenbordmotoren angetrieben wurden (vgl. Abb. 4).



Abb. 4: Überfahrt über den *Maroni* via Holzkanus mit Außenborder (MEIER 2019)

Die Dauer der Überfahrt betrug am 06.03.2019 rund zehn Minuten (10:15-10:25). In *Saint-Laurent-du-Maroni* wurden die Pässe vergleichsweise zügig an einem einzigen geöffneten Schalter von einem Grenzbeamten bearbeitet. In *Albina*, Surinam, gliederte sich die anliegende Gewerbestruktur in ein Hotel, einen Spirituosenfachhandel, ein Wettbüro sowie diverse Supermärkte und mehrere Fastfood-Restaurants mit ostasiatischen Namen (*Wang Hai Lou* Restaurant, *Samsung* Restaurant, *Yi Long* Supermarket, *Long Hao* Supermarket sowie *Xin Wang* Supermarket). Die Restaurants und Geschäfte verfügten über geringe Betriebsflächen und boten Waren des täglichen und kurzfristigen Bedarfs. Außerdem befand sich eine Filiale der *De Surinaamse Postspaarbank* im Gebäude der Grenzkontrolle. Im hinteren Gebäudeteil befand sich ein *Duty and Tax Free Shop*. Die nähere Umgebung der Grenze wies insgesamt einen eher verwaisten Eindruck auf und war, zumindest zu dieser Tageszeit, gering frequentiert (vgl. Abb. 3). Es warteten mehrere Taxifahrer (N = 7) vor Ort (vgl. Abb. 5).



Abb. 5: Taxifahrer und Reinigungskräfte gegenüber dem Grenzposten in *Albina*, Surinam (MEIER 2019)

Nachgefragt werde durchschnittlich eine Fahrt pro Arbeitstag, die mit 20 Euro pro Fahrgast berechnet würde. Dabei sei die Strecke Albina – Paramaribo bzw. Albina – Paramaribo Airport die häufigste (LOKALE QUELLE 1 2019). Sonstige Fahrzeuge zur Personenbeförderung waren nicht als solche erkennbar. So befanden sich weder Hinweise auf Fahrzeugdächern noch farbliche oder anderweitige Kennzeichnungen. Die Fahrer trugen keine Ausweise, Uniformen oder Ähnliches und Lizenzen zur Personenbeförderung waren abgelaufen (ebd.). Die Reinigungskraft der sanitären Anlagen im Gebäude der Grenzkontrollstelle vertrieb nebenher Getränke (Abb. 6). Die einzigen angetroffenen Passanten planten durch eine Aus- und erneute Einreise ihr Visum für Surinam zu verlängern (LOKALE QUELLE 2 2019). In unmittelbarer Grenznähe sind Bushaltestellen und Taxistopps angegeben. Außerdem ergab die Auswertung von Luftbildern (bspw. Google Earth), dass sich in wenigen hundert Metern Entfernung beiderseits der Grenze jeweils eine Landebahn befindet. In unmittelbarer Grenznähe befanden sich ca. 20 PKWs sowie mehrere Kleinbusse. PKWs, die im Wartebereich zur Fähre nach Französisch-Guayana parkten, hatten überwiegend französische Kfz-Kennzeichen. Fracht- oder Gütertransport fand nicht statt. Auf der französischen Seite der Grenze *Port Piroguier* in *Saint-Laurent-du-Maroni* waren als einzige wirtschaftliche Unternehmen in einiger Distanz (ca. 50 m) zum Posten der Grenzkontrolle (vgl. Abb. 7), ein Supermarkt (*€co Market*) und eine Autowaschanlage angesiedelt (vgl. Abb. 8). Es war kein Fahrzeug- oder Personenaufkommen zu beobachten.



Abb. 6: Informeller Getränkevertrieb in Albina, Surinam (MEIER 2019)



Abb. 7: Grenzkontrollposten in Saint-Laurent- du-Maroni, Französisch-Guayana (MEIER 2019)



Abb. 8 (unten): Nähere Umgebung von Saint-Laurent- du-Maroni, Französisch-Guayana (MEIER 2019)



Abb. 9: Fähre, Kanus und Personen samt Gütern in Saint-Laurent-du-Maroni, Französisch-Guayana (MEIER 2019)

Für die Ausreise aus Französisch-Guayana waren keine Formalitäten notwendig. Die Abfertigung in *Port Piroguier* verlief zügig. Ein Grenzbeamter kontrollierte die Pässe. Die Überfahrt über den Fluss *Maroni* (vgl. Abb. 9) erfolgte wieder mit einfachen teilüberdachten Holzkanus. Im Bereich des Ports in *Saint-Laurent-du-Maroni* standen mehrere PKWs vor dem Fährterminal. Die Fahrzeuge hatten Waren des kurzfristigen Bedarfs geladen, bspw. Nahrungsmittel und Getränke. Ebenso führten Personen, welche den Grenzübertritt via Kanu passierten, größere Mengen Lebensmittel mit sich (vgl. Abb. 10). Fahrzeuge, welche in *Albina* im Grenzbereich parkten, sowie jene Fahrzeuge, die in *Port Piroguier de Saint-Laurent-du-Maroni* im Wartebereich der Fähre standen, hatten zum überwiegenden Teil französische Kfz-Kennzeichen. Auch die Zahl der Grenzübertritte durch Franzosen lag wesentlich höher als durch Surinamesen. Für die erneute Einreise nach Surinam war eine „tourist card“ (35 US\$ oder 30 €) erforderlich, welche bei der Botschaft in Cayenne erworben werden konnte. Multi-Entry-Visa für Surinam können werden sonst nur in der Botschaft von Surinam in Amsterdam ausgestellt. Zusätzlich mussten Formulare mit persönlichen Informationen, Abreise- und Zielort etc. ausgefüllt werden. Außerdem wurde ein Gelbfieber-Impfnachweis verlangt. Aufgrund der bürokratischen Einreisemodalitäten ergab sich ein erhöhtes Personenaufkommen im Gebäude der Grenzkontrolle, sodass die Migration teilweise sehr unübersichtlich ablief. Ausreise, Überfahrt und Einreise nahmen insgesamt eine Stunde in Anspruch.



Abb. 10: Person mit Gütern des kurzfristigen Bedarfs in Saint-Laurent-du-Maroni, Französisch-Guayana (MEIER 2019)

Clarapolder, Surinam – Molsen Creek, Guyana

Montag 11.03., 08:00h

Der Grenzübertritt von Surinam nach Guayana erforderte wieder eine Flussquerung. Diesmal war die Ausreise aus Surinam mit erheblicher Wartezeit verbunden. Der Grenzbeamte war nach eigener Angabe außerstande, bei individueller Bezahlung innerhalb von zwei Stunden (Wartezeit bis zur Abfahrt der Fähre) für die gesamte Exkursionsgruppe Tickets für die Fährüberfahrt auszustellen. Daher mussten die Tickets gebündelt erworben werden. Der Preis betrug 15 Euro pro Person und konnte lediglich in dieser Währung beglichen werden. Die Pässe wurden gesammelt eingereicht, mit Ausreisestempeln versehen und anschließend von einem weiteren Grenzbeamten individuell ausgehändigt. Die Überfahrt über den *Courantyne River* mit dem *Surinam Guyana Feerboot* dauerte rund eine Stunde. Gegen 11:00 h war der Grenzkontrollposten in *Molsen Creek*, Guyana erreicht.



Abb. 11: Umgebung des Grenzkontrollpostens *Clarapolder*, Surinam (MEIER 2019)

In *Clarapolder*, Surinam (vgl. Abb. 11) befanden sich in der näheren Umgebung der Grenze zwei Fastfood-Restaurants sowie eine Polizeiwache (*Korps Politie Suriname – Bureau South – Drain*), ein Wohngebäude, eine Kaserne und ein Waschraum. Im Grenzbereich bzw. hinter der Grenze befanden sich zwei *Duty & Tax Free Shops* sowie ein weiteres Fastfood-Restaurant. Auf dem Parkplatz vor der Grenze standen sieben PKWs, davon drei Minivans, und ein Bus (alle mit surinamischen Nummernschildern). Der Grenzbeamte verwies zum Währungswechsel an einen offensichtlich informell arbeitenden Geldwechsler (vgl. Abb. 12). Die Fähre *Surinam Guyana Feerboot* verkehrt ein- bis zweimal pro Tag. Je nach Nachfrage bzw. Ticketverkauf und Fahrzeugaufkommen an den Grenzposten, wird operativ entschieden, ob eine zweite Fahrt unternommen wird. In diesem Fall wird das Fährpersonal angefunkelt (LOKALE QUELLE 3 2019). Obwohl die Fähre Kapazität für 21 PKWs aufweist, waren am 11.03.2019 nur 11 PKWs und ein LKW geladen (drei surinamische und neun guayanische Nummernschilder; vgl. Abb. 13).



Abb. 12: Informeller Geldwechsler in Clarapolder, Surinam (MEIER 2019)



Abb. 13: Fahrzeuge mit Guayana-Kfz-Kennzeichen auf der Fähre von Surinam nach Guayana (MEIER 2019)



Abb. 14: Fahrzeuge mit Guayana-Kfz-Kennzeichen, beladen mit Gütern, vor der Fähre nach Guayana in Clarapolder, Surinam (MEIER 2019)

An Gütern waren auf der Ladefläche eines Pickups Gaskartuschen und chinesische Elektroartikel verstaut (vgl. Abb. 14). Weitere Güter in Kofferräumen und auf Ladeflächen der Fahrzeuge konnten aufgrund der Verpackung nicht näher identifiziert werden. Die Fracht des LKWs bestand aus Brotbüchsen, welche aus China nach Guayana exportiert werden (LOKALE QUELLE 4 2019). Auf der Fähre befanden sich mehr als 100 Personen, darunter vereinzelte Touristengruppen. Mehrere Personen führten Gepäck mit sich, an welchem Banderolen mit dem Flughafenkürzel von Paramaribo (PBM) befestigt waren. Die Dauer der Kontrolle von Pässen und Vergabe der Einreisestempel für Guayana betrug rund 30 Minuten. Zwei Schalter waren geöffnet, einer für Einheimische und einer für Ausländer. Während der Einreise fand die stichprobenartige Zollkontrolle des Kofferraums eines Vans statt, der Güter geladen hatte (vgl. Abb. 15). Die Zollbeamten kontrollieren Fahrzeuge auf die ungenehmigte Einfuhr von Tieren und



Abb. 15: Zollbeamte kontrollieren die Ladung eines Van in Molsen Creek, Guayana (MEIER 2019)

tierischen Produkte, um der Ausbreitung von Krankheiten Herr zu werden (LOKALE QUELLE 5 2019). In unmittelbarer Grenznähe befanden sich ein geschlossener *Duty Free Shop* (vgl. Abb. 16) sowie eine Polizeiwache (*Molsen Creek Police Outpost*). Ansonsten konnten weder weitere Gewerbe- noch Dienstleistungsangebote beobachtet werden.



Abb. 16: Grenzgebiet Guayana (MEIER 2019)

Bewertung und Einordnung der Beobachtungen

Während der Grenzübertritte konnten folgende informelle Aktivitäten beobachtet werden: Getränkevertrieb, nichtgekennzeichnete Fahrzeuge zur gelegentlichen Personenbeförderung sowie die abgelaufenen Lizenzen der Fahrer, Geldwechsler, Ergänzung des formellen Fährbetriebes durch Kanuüberfahrten zur Personen- und Güterbeförderung. Die genannten Beobachtungen zeigen deutlich, dass an den Grenzposten eine Einbindung von informeller Ökonomie in formalisierte Institutionen stattfindet, wobei partiell auch ein fließender Übergang bzw. ein Nebeneinander von informeller und formalisierter Ökonomie, wie von KULKE (2013, S. 33) postuliert, stattfindet. Dabei sind die beobachteten informellen Aktivitäten im Vergleich zu den formalisierten Gewerben eher niedrigschwellig. So sind geringe Gewinnmargen (Taxifahrer: 20 Euro am Tag, Geldwechsler: Wechselkursdifferenz) zu erwarten, die Arbeitszeiten höchst flexibel (bspw. kann eine Personenbeförderung angetreten oder abgelehnt werden) und die Aktivitäten kamen weitestgehend ohne Gewerbeflächen (z. B. Verkaufsraum, Büro etc.) aus. Sämtliche informellen Aktivitäten wurden in den Grenzgebieten von Surinam beobachtet. Allerdings kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass in den Grenzgebieten von Guayana und Französisch-Guayana ähnliche Unternehmungen stattfinden. An der Grenze zwischen Surinam und Französisch-Guayana fiel auf, dass überwiegend Fahrzeuge mit französischen Kfz-Kennzeichen für die Ein- und Ausreise genutzt wurden. Bei jenen Fahrzeugen, die sich auf dem Rückweg nach Französisch-Guayana befanden, waren z. T. Güter in den Kofferräumen verstaut. Ebenso

verließen Personen mit Einkäufen (Waren des kurzfristigen Bedarfes, z. B. Paletten mit Getränkeflaschen) die Kanus. Die Fähre zwischen Französisch-Guayana und Surinam wird von der Republik Frankreich betrieben. Beachtlich ist zudem, dass Franzosen für Surinam keine Touristenkarte benötigen, eine Reise demnach wesentlich einfacher und günstiger ist als für andere Ausländer. Zwischen Französisch-Guayana und seinen Nachbarländern besteht ein erhebliches Preisgefälle, das sich auch im BIP pro Kopf spiegelt (Französisch-Guayana 18.313,00 \$ (2017), Surinam 5.900,56 \$ (2017) und Guayana 4.725,32 \$ (2017)) (EUROSTAT 2018; THE WORLD BANK 2019). Daher liegt die Vermutung nahe, dass Franzosen nach Surinam reisen und günstiger als im Heimatland einkaufen. Demnach würde es sich um die angesprochene Form des Cross-Border-Shopping handeln (vgl. Abb. 17).

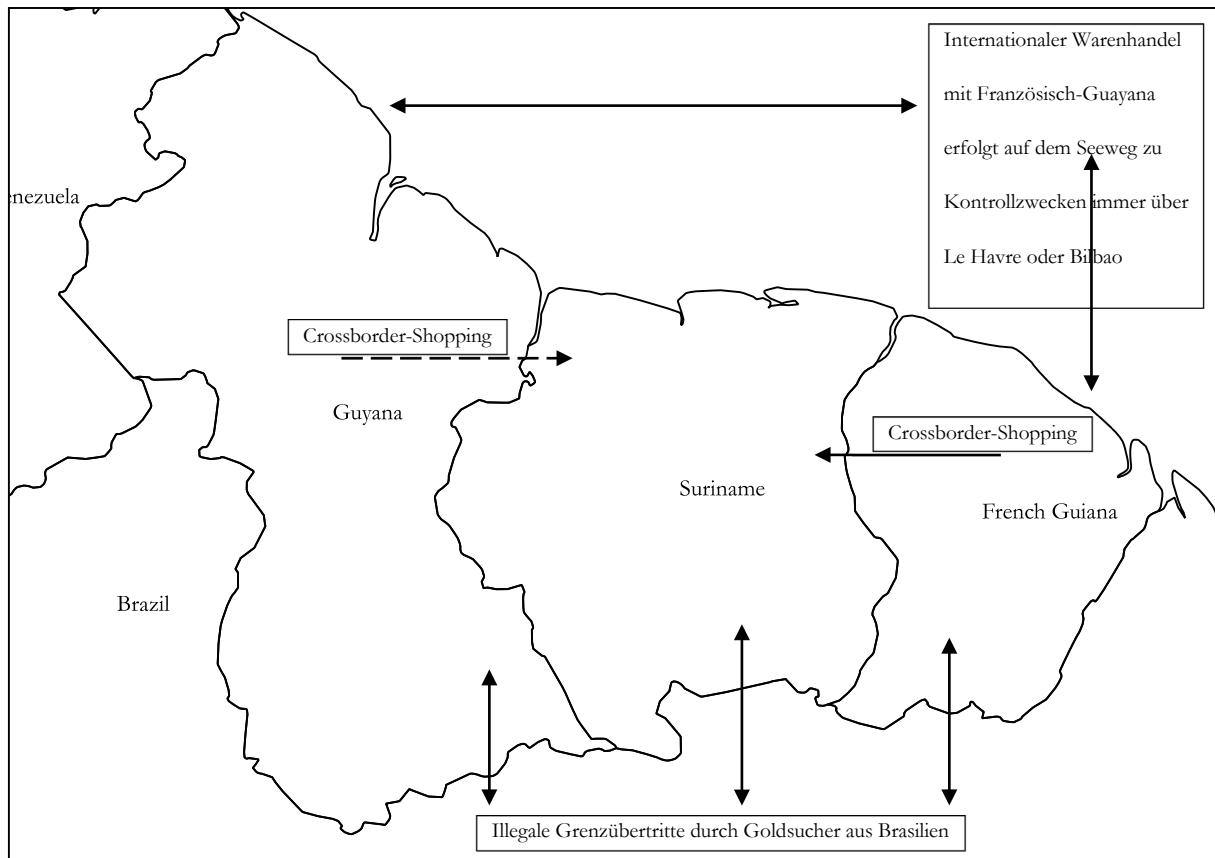


Abb. 17: Grenzübertrittsmuster und internationale Verflechtungen in den drei Guayanas (eigene Darstellung)

Für Guayana gilt eine ähnliche Beobachtung: So waren primär Fahrzeuge mit Kfz-Kennzeichen aus Guayana unterwegs und hatten z. T. Güter im Kofferraum und auf der Ladefläche. Zusätzlich fiel auf, dass Personen Gepäck mit sich führten, an dem Bänderolen mit dem Flughafenkürzel von Paramaribo (PBM) befestigt waren. Die Gründe hierfür können wiederum im Angebot liegen, etwa der besseren Auswahl an Verbindungen oder Kosten im Gegensatz zum Flughafen in Georgetown. Daher wählten Personen aus Guayana den Transit über Surinam. Zählt man Flüge als Güter, so kann spekuliert werden, dass auch hier Cross-Border-Shopping stattfindet, in diesem Fall von Personen aus Guayana nach Surinam. Allerdings waren die Grenzübergänge generell eher gering frequentiert. Es verkehrt jeweils eine Fähre zwischen Französisch-Guayana und Surinam (viermal pro Tag) sowie Surinam und Guayana (1-2 Mal pro Tag). Auf dem Landweg findet nahezu kein Güter- und Warenverkehr statt. Dementsprechend konnte auch nur die Grenzpassage eines einzigen LKW dokumentiert werden, welcher Industrieprodukte aus China nach Guayana importierte und dabei Surinam als Transitraum nutzte. Die geringe Frequenz spiegelt sich auch im Zugang zu den Grenzen wider. So ist die einzige Verbindungstraße zwischen den Grenzen

einspurig mit verschwindend geringem Verkehrsaufkommen. Parkplätze in unmittelbarer Grenznähe verfügen über minimale Kapazitäten. Nur wenige Personen passieren die Grenzen täglich (ca. 100 pro Tag), und nur ein Bruchteil davon sind Touristen. Ob die geringe Nachfrage oder hohe Kosten den Bau von Brücken über die Grenzflüsse verhindern, konnte nicht abschließend geklärt werden. Zusammenfassend kann angenommen werden, dass die Bedeutung der Grenzen für die Wirtschaftssysteme der bereisten Länder verschwindend gering ausfällt. So sind die Grenzhandelsökonomien nur gering ausgeprägt, niedrig frequentiert und lassen eine Unterscheidung im Formalisierungsgrad nur soweit zu, dass einzig in Surinam informelle Tätigkeiten beobachtet werden konnten.

Fazit

Unterscheiden sich die Grenzhandelsökonomien der bereisten Länder hinsichtlich des Formalisierungsgrades? Zwar konnten insgesamt nur sehr wenige informelle Tätigkeiten beobachtet werden, allerdings wurden alle davon im Staatsgebiet von Surinam registriert. Dabei konnte für alle Tätigkeiten eine Verquickung von informeller und formalisierter Ökonomie beobachtet werden bzw. waren informelle Tätigkeiten in formelle Institutionen eingebunden. In Französisch-Guayana und Guayana wurden an den Grenzposten in *Saint-Laurent-du-Maroni*, Französisch-Guayana und *Molsen Creek*, Guayana keine informellen Aktivitäten beobachtet. Im Gegensatz dazu waren die beobachteten Ökonomien an den Grenzposten in Französisch-Guayana und Guayana formalisiert. Die dargestellten Beobachtungen beschränken sich lediglich auf sehr kurze Erhebungszeiträume, welche sich aus den aufsummierten Abfertigungszeiten aller Exkursionsteilnehmer an den jeweiligen Grenzen ergaben. Zusätzlich folgten die Zeitpunkte der Übertritte keinem Muster in Bezug auf die vorliegende Arbeit, sondern ergaben sich aus der übergeordneten Reiseplanung. Zu anderen Tageszeiten oder an anderen Tagen (z. B. Wochenenden) kann das Bild an den Grenzen vermutlich stark von den geschilderten Beobachtungen abweichen. Daher sind die dargestellten Beobachtungen keinesfalls erschöpfend, sodass auch Fehlinterpretationen nicht ausgeschlossen werden können. In Verbindung mit den informellen Gesprächen ergab sich allerdings ein erster Eindruck, der eine vorläufige Einordnung erlaubt.

Literaturverzeichnis

- ALAIMO, V. / ALTAMIRANO MONTOYA, Á. / DBORKIN, D. / IZQUIERDO, A. (2018): Subsidizing Informality? Non-contributory Public Spending in Latin America and the Caribbean (No. IDB-TN-01540). Inter-American Development Bank, Washington D.C.
- ANDERSON, W. P. (2012): *Economic Geography*. Routledge, New York.
- BERG, S. / TRUMPF, M. (2016): Verkehrliche Infrastrukturen und Grenzhandelsökonomien – Welche Bedeutung haben die Grenzmärkte für den bilateralen Handel zwischen Haiti und der Dominikanischen Republik? In: SUWALA, L./ KULKE, E. (Hrsg.): *Hispaniola – Bericht zur Hauptexkursion 2015*. Arbeitsberichte des Geographischen Institutes, Heft 191. Berlin, S.153-168.
- CHO, I. (2016): Local Sales Tax, Cross-Border Shopping, and Travel Cost. *Cross-Border Shopping, and Travel Cost* (March 29, 2016). Lincoln.
- DANNENBERG, P. / SUWALA, L. (2009): Entwicklung von konsumorientiertem Handel und Dienstleistungen im deutsch-polnischen Grenzraum am Beispiel von Frankfurt (Oder). *Arbeitsberichte Geographisches Institut*, Heft 153. Berlin.

- DONOVAN, T. W. (2004): Challenges to the Territorial Integrity of Guyana: A Legal Analysis. In: Georgia Journal of International and Comparative Law, 32 (3), S. 661-724.
- EIGMÜLLER, M. (2006): Soziologische Grenzbeobachtungen: die Markierung von Differenzen durch Staatsgrenzen. In: REHBERG, K.-S. (Hrsg.): Soziale Ungleichheit, kulturelle Unterschiede: Verhandlungen des 32. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie in München. Teilband 1 und 2. Campus, Frankfurt am Main, S. 4127-4134.
- EINECKE, T. / GOHLKE, J. (2017): Grenzökonomien im südlichen Afrika im Hinblick auf ihren Formalisierungsgrad – eine Bestandsaufnahme an ausgewählten Grenzübergängen. In: SUWALA, L. / KULKE, E. (Hrsg.) (2017): Südliches Afrika – Bericht zur Hauptexkursion 2016. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 194. Berlin.
- EUROSTAT (2018): Gross domestic product (GDP) at current market prices by NUTS 2 regions. Im Internet: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=nama_10r_2gdp&lang=en (letzter Zugriff: 21.04.2019).
- FAAL, E. (2003): Currency Demand, the Underground Economy, and Tax Evasion: The Case of Guyana. IMF Working Paper. WP/03/7, Western Hemisphere Department, International Monetary Fund, Washington D.C.
- FREDERIKS, J. (2019): Vortrag zu Surinam am 05.03.2019 (Chargé d'Affaires). Embassy of the Kingdom of the Netherlands in Paramaribo.
- FRISCH, P./ ERNST, T. (2018): Grenzhandelsökonomien in Zentralasien – Strukturen und Formalisierungsgrad. In: SUWALA, L./ KULKE, E./GADE, K. (2018): Zentralamerika – Bericht zur Hauptexkursion 2017. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 195. Berlin, S. 235-245.
- GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE (2013): Dessertes Maritimes. La gestion du trafic maritime international. Im Internet: <http://www.portdeguyane.fr/espace-professionnel/dessertes-maritimes/> (letzter Zugriff: 21.04.2019).
- GUHA-KHASNOBIS, B./ KANBUR, R./ OSTROM, E. (2006): Linking the formal and informal economy concepts and policies. Oxford University Press, Oxford.
- ILO (INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION) (2017): Informality and economic units in the Caribbean. Decent Work Team and Office for the Caribbean. Im Internet: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---sro-port_of_spain/documents/publication/wcms_619979.pdf (letzter Zugriff: 21.04.2019).
- KINDER, S. / LIS, K. / PEIKER, W. / SUWALA, L. (2014): The challenging task of Governing crossborder investment in peripheral regions: Polish investors in Northeast Germany. In: Quaestiones Geographicae, 33 (4), S. 27-41.
- KULKE, E. (2013): Wirtschaftsgeographie. Ferdinand Schöningh, Paderborn.
- KULKE, E. (2019): Vortrag zu Güterverkehr und Warenhandel in Surinam am 06.03.2019.
- KULKE, E. / STAFFELD, R. (2009): Informal production systems – the role of the informal economy in the plastic recycling and processing industry in Dhaka. In: Die Erde 140 (1), S. 25-43.
- LOAYZA, N. V. (2016): Informality in the Process of Development and Growth. Policy Research Working Paper 7858, World Bank, Washington D.C. Im Internet: <http://pubdocs.worldbank.org/en/278451476349329578/Informality-in-the-Process-of-Development-Norman-Loayza.pdf> (letzter Zugriff: 21.04.2019).
- LOKALE QUELLE 1 (2019): Persönliche Kommunikation mit Taxifahrern am 06.03.2019. Albina, Surinam.

- LOKALE QUELLE 2 (2019): Persönliche Kommunikation mit Personen am 06.03.2019. Albina, Surinam.
- LOKALE QUELLE 3 (2019): Persönliche Kommunikation mit Fährmann am 11.03.2019. Molsen Creek, Guyana.
- LOKALE QUELLE 4 (2019): Persönliche Kommunikation mit LKW-Fahrer am 11.03.2019. Courantyne River, Surinam Guyana Feerboot.
- LOKALE QUELLE 5 (2019): Persönliche Kommunikation mit Zollbeamten am 11.03.2019. Molsen Creek, Guyana.
- OECD (2002): *Measuring the Non-Observed Economy: A Handbook*. OECD Publications Service, Paris.
- OPENSTREETMAP (2019): Kartengrundlagen. Im Internet: www.openstreetmap.org (letzter Zugriff: 19.09.2019).
- SCHMIDT, D. (2006): Grenzregime als symbolische Politik, Grenze als politisches Symbol. In: REHBERG, K.-S. (Hrsg.): *Soziale Ungleichheit, kulturelle Unterschiede: Verhandlungen des 32. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie in München*. Teilband 1 und 2. Campus, Frankfurt am Main, S. 4135-4143.
- SELCUK, G. / SUWALA, L. (2020): Migrant Family entrepreneurship – mixed and multiple embeddedness of transgenerational Turkish family entrepreneurs in Berlin. In: *Journal of Family Business Management*.
- SMEŹKOWSKI, M./ NÉMETH, S./ ESKELINEN, H. (2017): Cross-border shopping at the EU's Eastern edge: the cases of Finnish-Russian and Polish-Ukrainian border regions. In: *Europa Regional*, 24 (1/2), S. 50-64.
- SUWALA, L. / KULKE, E. (2016): Hispaniola – Bericht zur Hauptexkursion 2015. *Arbeitsberichte Geographisches Institut*, Heft 191. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. (2017): Südliches Afrika – Bericht zur Hauptexkursion 2016. *Arbeitsberichte Geographisches Institut*, Heft 194. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E./ GADE, K. (2018): Zentralamerika – Bericht zur Hauptexkursion 2017. *Arbeitsberichte Geographisches Institut*, Heft 195. Berlin
- SZYTNIIEWSKI, B./ SPIERINGS, B. (2018): Place Image Formation and Cross-Border Shopping: German Shoppers in the Polish Bazaar in Słubice. In: *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 109 (2), S. 295-308.
- THRIFT, N. J./ OLDS, K. (2004): Refiguring the Economic in Economic Geography. In: BARNES, T. J. / PECK, J. / SHEPPARD, E. / TICKELL, A. (Hrsg.): *Reading Economic Geography*. Blackwell, Malden, S. 59-71.
- TIMOTHY, D. J. (2005): *Shopping Tourism, Retailing and Leisure*. Channel View Publications, Clevedon.
- TULL, J. (2009): Measuring Employment in the Informal Sector and Informal Employment within Guyana. Im Internet: https://unstats.un.org/unsd/gender/Ghana_Jan2009/Doc42.pdf (letzter Zugriff: 21.04.2019).
- VULETIN, G. V. (2008): *Measuring the Informal Economy in Latin America and the Caribbean*. IMF Working Paper, WP/08/102, Western Hemisphere Department, International Monetary Fund, Washington D.C.
- THE WORLD BANK (2019): *The World Bank in the Caribbean*. Im Internet: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=ZJ&view=chart> (letzter Zugriff: 21.04.2019).

Übergreifender Beitrag

Die Verkehrsinfrastruktur der drei Guyanas im Vergleich – Chancen und Herausforderungen für die drei Länder

JERMAINE STEWART / KÜRSAT GÜRBÜZ

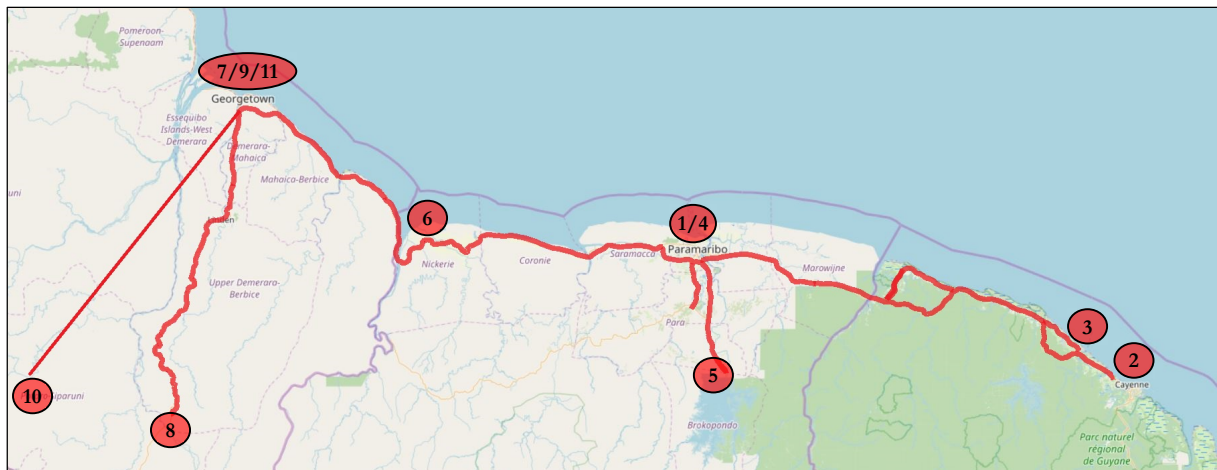


Abb. 1: Reiseroute mit Besuchspunkten (eigene Darstellung, Kartengrundlage nach OPENSTREETMAP 2019)

Besuchspunkte:

- | | | | |
|---------------|---------------|---------------|--------------------|
| 1. Paramaribo | 4. Paramaribo | 7. Georgetown | 10. Kaieteur Falls |
| 2. Cayenne | 5. Brokopondo | 8. Iwokrama | 11. Georgetown |
| 3. Kourou | 6. Bigi Pan | 9. Georgetown | |

Einleitung

Dieser Bericht hat sowohl die verkehrliche Erschließung als auch den gegenwärtigen Zustand der Verkehrsinfrastrukturen in den drei während der zweiwöchigen Exkursion besuchten Guayanas zum Gegenstand. Viele der Erkenntnisse fußen auf Vor-Ort-Erfahrungen, Beobachtungen, Gesprächen mit Verkehrsteilnehmern oder Experten bei Fachterminen. Obwohl die *Arawak* und die *Kariben* bereits vor ‚der Entdeckung‘ dieser Landstriche durch die europäischen Kolonialmächte im Nordosten Südamerikas sesshaft waren, gingen erste größere und systemische, infrastrukturelle Ausbaumaßnahmen mit der Erkundung der Küstengebiete durch zahlreiche Seefahrer in Diensten europäischer Königshäuser, allen voran durch den Spanier *Alonso de Ojeda* im Jahre 1499 als Pionier einher. Es waren hauptsächlich die ehemaligen Kolonialmächte Niederlande, Frankreich und Großbritannien (bzw. deren Vorgängerstaaten), die versuchten in den darauffolgenden Jahrzehnten mit diversen Ansiedlungsversuchen auf dem Festland im Nordosten Südamerikas Fuß zu fassen. Obwohl dies in der Anfangszeit gewaltsam durch indigene Völker verhindert wurde, gelangen zum Ende des 16. bzw. Anfang des 17. Jahrhunderts die ersten permanenten Niederlassungsbemühungen europäischer Siedler (ZSCHÄBITZ/KALINOWSKI 2020 in diesem Bericht). Als Resultat dieser Kolonialisierung etablierten sich in direkter Küstennähe erste

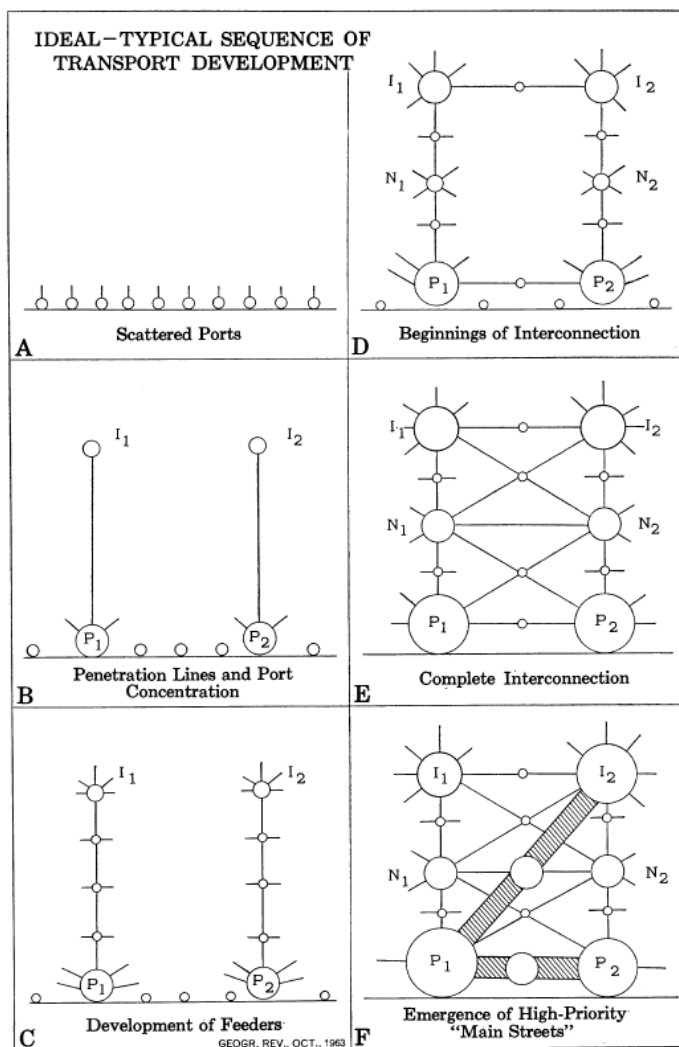


Abb. 2: Modell – idealtypische Entwicklung von Städte- und Transportnetzen (TAAFFE et al. 1963)

fortwährend die Exportstruktur) und der Schiffsverkehr nimmt nach wie vor einen großen Stellenwert hinsichtlich seiner Relevanz innerhalb des Infrastruktursystems ein. Mit der Abschaffung der Sklaverei in den darauffolgenden Jahrhunderten (dies variierte je nach Region und

landwirtschaftlich genutzte Ackerflächen, deren Bewirtschaftung größtenteils durch Sklavenarbeit erfolgte. Kakao, Kaffee, Tabak und Zuckerrohr zählten hier zu den bedeutsamsten Anbauprodukten (für ähnliche Strukturen im karibischen Raum KULKE et al. 2011, 2013; SUWALA/KULKE 2016; SUWALA et al. 2018). Im Zuge der Intensivierung landwirtschaftlicher Aktivitäten auf dem heutigen Gebiet der drei Guayanas entwickelten sich ebenfalls erste verkehrliche Infrastrukturen, die durch kleinere Handelsstraßen zum Ab- und Weitertransport der erwirtschafteten Erzeugnisse charakterisiert waren. Die Küste bot hierbei zum einen die Nähe zu Absatzmöglichkeiten über Häfen und zum anderen fruchtbare Böden, welche die landwirtschaftlichen Aktivitäten überhaupt erst ermöglichten. Die in den Überseekolonien gewonnenen Rohstoffe wurden mittels Seetransporten in die Mutterländer gebracht, während diese ‚im Ausgleich‘ die Küstengebiete der drei Guayanas mit verarbeiteten Produkten versorgten. Auch heute noch lassen sich Merkmale finden, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit den früheren Handelsstrukturen stehen (so dominieren Primärgüter

Kolonialmacht) herrschte auf einer Vielzahl der Plantagen ein Arbeitskräftemangel und die küstennahe wirtschaftliche Entwicklung stagnierte. Zur Aufrechterhaltung der landwirtschaftlichen Produktion sollten hauptsächlich Kontraktarbeiter aus asiatischen Überseekolonien der Niederlande, Frankreichs und Großbritanniens (z. B. Britisch-Indien, Niederländisch-Indien (Java) etc.) brachliegende Anbauflächen wieder in Wert setzen. Gleichzeitig setzte eine Suche nach alternativen Einnahmequellen durch eine Diversifizierung der Wirtschaftsstrukturen in den Kolonien ein. Goldfunde sowie die Ausweitung der Forstwirtschaft im Landesinneren lieferten einen neuen Anreiz für eine fragmentierte Erschließung des bisher beinahe unerforschten, dicht bewaldeten, Hinterlandes (MOORE 1987).

Die Entwicklung eines einfachen Verkehrssystems und die Herausbildung erster Stadtstrukturen auf dem heutigen Gebiet der drei Guyanas sind voneinander abhängig und lassen sich durch das Phasenmodell von TAAFFE et al. (1963) (vgl. Abb. 2). Ausgehend von der Küstenzone (A) werden zuerst Stichstraßen zu Ressourcenfundorten im Hinterland angelegt (B). Entlang dieser Straßen entstehen Versorgungspunkte, von denen später einzelne Verbindungen in die Umgebung ausgehen (C). Später entwickeln sich sowohl entlang der Küste erste Querverbindungen als auch Wegenetze um die größeren Städte (D u. E), bevor sich schließlich einzelne zentrale Verbindungen als besonders Relevant für Personen- und Warenmobilität herauskristallisieren (F). Vor diesem Hintergrund wird in diesem Bericht versucht die heutige Verkehrsinfrastruktur und deren Potenziale/Herausforderungen für die drei Guyanas herauszuarbeiten und einzuschätzen. Dies soll auf der Grundlage eines Vergleichs bezogen auf die verkehrliche Infrastruktur erfolgen.

Surinam, Französisch-Guayana und Guayana – Verkehrsinfrastrukturen der drei Länder im Vergleich

Surinam

Die Verkehrsinfrastruktur von Surinam weist typische Merkmale auf, die zugleich auf Problemlagen aufmerksam machen. So bestehen starke Disparitäten zwischen dem urbanen und dem ruralen Raum. Von dem insgesamt 4570 km langen surinamischen Straßennetz handelt es sich bei drei Viertel um unbefestigte Verkehrswege, deren Straßenqualität zu längeren Fahrzeiten und höheren Transportkosten führt. Diese Tatsache erweist sich als Hindernis für einen funktionsfähigen Güter- und Personenverkehr und es ergeben sich zudem weitere Gefahrenquellen (z. B. starke Regenfälle beeinträchtigen die Straßengegebenheiten (BECKER/GUNDELACH 2020 in diesem Bericht) oder fehlende nächtliche Beleuchtung oder Straßenmarkierungen führen zu (Wild-)Unfällen. Darunter leidet der sichere Transport. Das verbliebene Viertel des Straßennetzes ist asphaltiert. Diese befestigten Straßen sind meist nur in der Nähe der Küste oder von verstädterten Regionen und auf wichtigen Verbindungsstrecken vorzufinden (INTER- AMERICAN DEVELOPMENT BANK 2013a). Paramaribo bildet das infrastrukturelle Zentrum des Landes und den Mittelpunkt der 380 km langen und zugleich äußerst wichtigen Ost-West-Achse, welche die beiden Grenzorte *Albina* (zu Französisch-Guayana) und *Nieuw-Nickerie* (zu Guayana) miteinander verbindet. Die Strecke verläuft direkt entlang der Küste und verknüpft Surinams größte Ortschaften miteinander. Die 1,5 km lange *Bojje Bug* oder auch *Jules- Wijdenbosch* Brücke genannt ist hierbei ein wichtiges Bindeglied zwischen den Städten Paramaribo und *Meerzorg* (am östlichen Ufer des *Suriname*-Flusses gegenüber der Hauptstadt Paramaribo). Die Brücke wurde im Jahr 2000 erbaut und stellt somit ein relativ modernes Infrastrukturprojekt im Lande dar. Sie bietet zusätzlich zum Wasserweg eine weitere sehr leistungsfähige Anbindung über den *Suriname*-Fluss, welche seither positive Implikationen für die lokale Bevölkerung besitzt. Aufgrund des fehlenden Hierarchiesystems, insbesondere im städtischen Verkehrsnetz, – das heißt die fehlende Differenzierung zwischen Hauptverkehrsstraßen, Verkehrsstraßen und Erschließungsstraßen – ist der Straßenverkehr besonders in Paramaribo oftmals durch chaotische Umstände gekennzeichnet. Da zudem fast ausschließlich einspurige Straßen vorhanden sind, verschärft sich die Situation



Abb. 3: Kleinbusbahnhof in Paramaribo
(GÜRBÜZ 2019)

Kleinbustaxen sind als *de facto*-Ersatz für den ÖPNV wichtig und deren Bedeutung für den regionalen sowie nationalen Fernverkehr ebenso groß. Ferner sind die Zugangsbarrieren durch niedrige Preise und eine vielfach informelle oder einfache Abwicklung äußerst gering. Die Busse sind durch ihre hohe Verfügbarkeit und ihre Flexibilität hinsichtlich der Streckenwahl und Routenänderungen bei der einheimischen Bevölkerung äußerst beliebt (LOKALE QUELLE 2019). Der einzige internationale Flughafen des Landes (*Johan Adolf Pengel International Airport*) ist durch eine geteerte Anbindung relativ gut mit der Hauptstadt verknüpft und gehört mit der Abfertigung von ca. 100.000 Passagieren pro Jahr zu den wichtigsten Einfallstoren in das Land

Die weiteren 54 meist kleinen Flugplätze des Landes sind vor allem in den Trockenzeiten für die Versorgung der schlecht zu erreichenden Dörfer und Goldfelder im Landesinneren von essentieller Bedeutung (SCHUFFLITZ o.J.). Neben der Erreichbarkeit mit dem Flugzeug lässt sich das Hinterland lediglich über einige Flussläufe des Landes befahren. Nur vereinzelt führen kleinere



Abb. 4: Grenzübergang nach Französisch-Guayana in Booten (STEWART 2019)

unbefestigte Wege tief in den Regenwald. Die dichte Vegetation erschwert zusammen mit extremen klimatischen Bedingungen eine infrastrukturelle Erschließung dieser Gebiete. Folglich stellt der Verkehr auf den 1.200 km langen Wasserwegen eine wesentliche Verbindungsmöglichkeit zu den im Landesinneren lebenden Bevölkerungsgruppen dar und erlaubt es, diese mit Ressourcen zu versorgen (ABDENUR 2013; ZSCHÄBITZ/KALINOWSKI 2020 in diesem Bericht). Viele der kleineren Flussläufe sind saisonal jedoch nicht schiffbar, wodurch in diesen Perioden Engpässe in der Erreichbarkeit auftreten. Bei der Ankunft an der französisch-surinamischen Grenze wurde deutlich, dass die grenznahe Infrastruktur kaum ausgebaut war und dass der Übertritt von Surinam nach Französisch-Guayana nicht über das Straßennetz zu bewältigen war, denn eine Brücke gab es an dieser Stelle nicht (vgl. Abb. 4). Grenznaher Warenverkehr ließ sich in dieser Region ebenfalls nicht erkennen. Das deutet auf den geringen Warenaustausch zwischen den beiden Ländern hin (MEIER 2020 in diesem Bericht). Der Grenzübergang erfolgte via Wasserstraße über das *Maroni*-Flussdelta in kleineren Holzbooten mit einer Transportkapazität von ca. zehn Personen und er dauerte abhängig von der Wetterlage zwischen zehn und zwanzig Minuten.

zusätzlich und es kommt zu den Stoßzeiten entlang häufig genutzter Verkehrsachsen zu Staus und langen Wartezeiten. Alternativen, das Straßenverkehrschaos zu den Hauptverkehrszeiten zu umgehen, gibt es nicht, denn Surinam hat weder ein ausgebautes Schienennetz noch einen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aufzuweisen. Ein kollektiver Verkehr wird üblicherweise mit sogenannten Kleinbussen bzw. Sammeltaxen (vgl. Abb. 3) abgewickelt (für andere Länder in Südamerika, z. B. Bolivien, SUWALA/KULKE 2014). Private

Die weiteren 54 meist kleinen Flugplätze des Landes sind vor allem in den Trockenzeiten für die Versorgung der schlecht zu erreichenden Dörfer und Goldfelder im Landesinneren von essentieller Bedeutung (SCHUFFLITZ o.J.). Neben der Erreichbarkeit mit dem Flugzeug lässt sich das Hinterland lediglich über einige Flussläufe des Landes befahren. Nur vereinzelt führen kleinere unbefestigte Wege tief in den Regenwald. Die dichte Vegetation erschwert zusammen mit extremen klimatischen Bedingungen eine infrastrukturelle Erschließung dieser Gebiete. Folglich stellt der Verkehr auf den 1.200 km langen Wasserwegen eine wesentliche Verbindungsmöglichkeit zu den im Landesinneren lebenden Bevölkerungsgruppen dar und erlaubt es, diese mit Ressourcen zu versorgen (ABDENUR 2013; ZSCHÄBITZ/KALINOWSKI 2020 in diesem Bericht). Viele der kleineren Flussläufe sind saisonal jedoch nicht schiffbar, wodurch in diesen Perioden Engpässe in der Erreichbarkeit auftreten. Bei der Ankunft an der französisch-surinamischen Grenze wurde deutlich, dass die grenznahe Infrastruktur kaum

Französisch-Guayana

In Französisch-Guayana angekommen, fielen die starken infrastrukturellen Unterschiede zu Surinam auf. Die Fernstraßen sind hier gut ausgebaut, Fahrbahnmarkierungen, nächtliche Beleuchtung, eine funktionierende Verkehrsführung und eine systematisierte Ausschilderung vorhanden. Im Großen und Ganzen war alles in einem deutlich besseren Zustand als in Surinam. Die innerstädtische Hierarchie der ein- bis zweispurigen Straßenverläufe, die vorhandenen und geplanten Straßenkataster sowie die vielfach implementierten und in Frankreich üblichen Kreisverkehre entlasten das Straßennetz Französisch-Guayanas stark und sorgen für einen geregelten Verkehrsfluss. Die infrastrukturellen Zentren sind zum einen die im Norden des Überseedepartements gelegene Hauptstadt Cayenne (MÜCKE/FUHRMANN 2020 in diesem Bericht) und zum anderen die Stadt Kourou (HEIN/OSTROWER 2020 in diesem Bericht). Besonders Kourou hat durch die Anknüpfung an das internationale Raumfahrtzentrum „*Centre Spatial Guyanais*“, eine gut ausgebaute verkehrliche Infrastruktur vorzuweisen. Hier befindet sich auch das einzige in der Region in Betrieb genommene Schienennetz. Durch den Hafen von *Pariacabo* besteht eine wichtige Anbindung an den *Grand Port Maritime de la Guyane* (in Cayenne), der den Weltraumbahnhof mit benötigten Ressourcen für die Starts der *Vega*-, *Ariane*- und *Sojus*-Raketen versorgt (ebd.). Neben dem Hafen von *Pariacabo* gibt es noch den Hafen von *Degrad de Cannes* in der Stadt *Rémire-Montjoly* nahe Cayenne. Er ist der größte Hafen des Landes; der *Grand Port Maritime de la Guyane* besitzt eine Fläche von 1.750 Hektar, ist für den Schiffsverkehr und somit für die gesamte Wirtschaft sowie die verkehrliche Infrastruktur von Französisch-Guayana von enormer Wichtigkeit. Allein am Hafen von *Degrad de Cannes*, den sechs Linienschiffe der Unternehmen *Marfret* und *CMA-CGM* anfahren, werden ca. 95 % der Importe des Landes abgewickelt (GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE 2019).

Das Straßennetz von Cayenne ist größtenteils durch eine hierarchische Struktur gekennzeichnet. Hierbei ist eine verkehrliche Planung deutlich erkennbar. So gibt es vielfach ausgewiesene innerstädtische Parkflächen. Die rund um die Stadt angelegte Schnellstraßeninfrastruktur erinnert an jene in Frankreich. Entlang dieser gut mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) erreichbaren Verbindungsachsen haben sich zahlreiche große Warenhandelsbetriebe, Einkaufszentren, Gewerbebetriebe und Lagerhallen angesiedelt. Ein privat betriebenes Kleinbustransportsystem existiert auch in Französisch-Guayana und ergänzt öffentliche und innerstädtische Buslinien. Gleichzeitig sollte im Grunde aber nicht nur von einer Ergänzung gesprochen werden. Obwohl solch eine herausragende Stellung des Kleinbussystems wie in Surinam und Guayana nicht vorzufinden ist, besteht dennoch eine gewisse Abhängigkeit der Bevölkerung von diesem Transportmedium. Aufgrund des höheren wirtschaftlichen Entwicklungsstandes der Hauptstadtregion um Cayenne und der Stadt Kourou ist dort der MIV zudem deutlich ausgeprägter. Auffällig ist, dass im Vergleich zu überwiegend aus Asien stammenden Fahrzeugen in Surinam, besonders Fabrikate französischer Automobilhersteller (*Citroën*, *Pugeot*, *Renault* etc.) auf den Straßen Französisch-Guayanas verkehren. Außerhalb der verstärkten Regionen weist das Straßennetz ähnliche Merkmale wie in Surinam auf. Es dominiert eine küstenparallele Hauptverkehrsstraße, von der einzelne Stichstraßen in das Hinterland führen. Eine weitere Vernetzung durch Querverbindungen ist ebenfalls nicht vorhanden. Das Hinterland lässt sich aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten, wie in den beiden anderen Guayanas meist nur mit Hilfe des Boots- oder Flugverkehrs erreichen. Teilweise sind Straßen zu schmal für größere Transportfahrzeuge oder durch Schäden kaum befahrbar.

Guayana

Der Grenzübergang von Surinam nach Guayana ist ebenso wie jener von Surinam nach Französisch-Guayana nur mittels Fähren möglich, da es keine Straßen und Brücken über den Grenzfluss zwischen den Ländern gibt. Die Fähren bieten die Möglichkeit, neben kleinen Fahrzeugen, auch LKWs über die Grenze zu bringen. Die Verkehrsintensität und der damit verbundene Warenaustausch ist aber hier ebenso gering, was sich an der nur zweimal täglich den Fluss kreuzenden Fähre und dem kaum ausgeprägten LKW-Verkehr über die Grenze ausdrückt

(MEIER 2020 in diesem Bericht; KULKE et al. 2020). Die Region entlang der Küste ist ebenso wie in Surinam und Französisch-Guayana am weitesten erschlossen. Die dort vorhandenen Straßendörfer gehen ineinander über, sodass zwischen der Grenze zu Surinam und der Hauptstadt Georgetown entlang der asphaltierten Hauptstraße ein nahezu durchgehendes Siedlungsband vorhanden ist. Insgesamt ist das Straßennetz von Guayana mit ca. 8.000 km fast doppelt so groß wie das von Surinam. Von den Straßen sind allerdings lediglich 10 % asphaltiert. Dabei handelt es sich größtenteils um ein bis zweispurige Ein- und Ausfallstraßen um die Städte sowie um die parallel zur Küste angelegte Hauptachse. Die restlichen 90 % umfassen ein unbefestigtes Straßennetz, welches sowohl inner- sowie außerstädtisch vorzufinden ist (INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK 2013b). Die unbefestigten Straßenverläufe sind besonders in ländlichen Gegenden Guyanas in einem äußerst schlechten Zustand. Es fehlen vielfach Beleuchtungsinstrumente, Fahrbahnmarkierungen und Schilder – ganz zu schweigen von einer flächendeckenden Verkehrsplanung. Das wirtschaftliche Zentrum und der wichtigste Verkehrsknotenpunkt des Landes ist die Hauptstadt Georgetown. Rund um und in Georgetown selbst gibt es ein gut ausgebautes Straßennetz mit teils alleinartigem Charakter, welches planmäßig angelegt wurde und insbesondere im Stadtkern dem Muster eines Schachbretts entspricht (EDWARDS et al. 2005). Der Personennahverkehr der Stadt wird überwiegend durch privat betriebene Minibusse bewerkstelligt. Diese Minibusse sind in der gesamten Stadt anzutreffen und bieten für die Bevölkerung eine flexible Transportmöglichkeit. Die Minibusse fahren entlang festgelegter Strecken, jedoch ist es auch möglich, kleine Umwege beim Busfahrer anzufragen. Mit einem Handzeichen kann man in die Busse ein- oder aussteigen (für andere Länder Südamerikas: SUWALA et al. 2012; SUWALA/KULKE 2014). Taxis erweisen sich aufgrund des schlechten Zustands der Fahrzeuge meist als komfortablere und zugleich sicherere Alternative.

Über den Haupthafen von Guayana, der sich auch in Georgetown befindet, wird ein Großteil des guayanischen Exportverkehrs abgewickelt. Hier werden hauptsächlich Zucker, Holz und Reis verschifft. Der internationale Hauptflughafen des Landes liegt 40 km südlich von Georgetown in der Stadt Timehri und ist gut mit dem PKW über eine Verbindungsstraße zu erreichen (EDWARDS et al. 2005). Mithilfe einer 150 Millionen US-Dollar umfassenden Investition aus der Volksrepublik China wurde der Flughafen in den letzten Jahren weiter modernisiert und ausgebaut; dabei wurde sowohl auf den Anstieg der Fluggäste reagiert als auch Kapazitäten ausgebaut (AIRPORT TECHNOLOGY 2014). Flugzeuge und Schiffe sind für einen großen Teil des Waren- und Personenverkehrs in Guayana verantwortlich. Das Hinterland ist meist nur über schlechte und kaum ausgebaute Straßen, über Fußwege, durch die Binnenschifffahrt und über kleine Flugplätze erreichbar. Der weitere Ausbau der Infrastruktur ist aufgrund der Art des Reliefs und der tiefgründig verwitterten Bodenoberfläche mit hohen Kosten und großem Aufwand verbunden. Hinzu kommen ungünstige klimatische Bedingungen. Dabei sind die vielen kleineren und nur periodisch wasserführenden Flüsse (ähnlich wie in Surinam und Französisch-Guayana) in der Trockenzeit nicht schiffbar. Zu den wichtigsten Flüssen des Landes ist allein der *Demerara River* bis in die Minengebiete hinein für Erzschiffe befahrbar (BECKER/GUNDELACH 2020 in diesem Bericht). Die anderen Ströme wie der *Essequibo* und seine größten Zuflüsse *Rupununi*, *Potaro* (mit den *Kaieteur*-Fällen), *Mazaruni* und *Cuyuni*, sind ebenfalls wichtige Erschließungsadern von der Küste in das Landesinnere. Zur Umgehung von schwer befahrbaren Stromschnellen wurden von den Endpunkten der Flussschifffahrt aus Pisten gebaut (LOKALE QUELLE 2019).

Gerade die ländliche Bevölkerung leidet besonders unter der mangelnden Infrastruktur, da die Anfahrtswege zu Markorten mit hohem Kosten- und Zeitaufwand verbunden sind. Lediglich entlang der Küste, gibt es eine starke Konzentration von ausgebauter Infrastruktur, die die größten



Abb. 5: Abschnitt der Linden-Lethem Road (GÜRBÜZ 2019)

Städte des Landes darunter *Linden* und *New Amsterdam* miteinander verbindet. Die sogenannte „Linden-Lethem Road“ nimmt in diesem Zusammenhang eine besondere Rolle innerhalb des guyanesischen Straßennetzes ein (BECKER/GUNDELACH 2020 in diesem Bericht). Sie stellt die einzige Verbindung zwischen Guayana und Brasilien dar und erschließt als einzige Straße das Hinterland. Die 450 km lange, größtenteils unbefestigte Strecke verknüpft die Küstengebiete des Landes mit der brasilianischen Grenze und führt dabei quer durch den guyanesischen Regenwald (vgl. Abb. 5). Sie eröffnet eine Anbindung an den wirtschaftlich starken Nachbarstaat Brasilien. Auf der Straße selbst ließ sich aber kaum Verkehr beobachten. Lediglich Lastfahrzeuge mit Rundholz sowie viele Minibusse waren vermehrt zu beobachten. Grund dafür ist, dass *Linden* als wichtiger Holzumschlagsplatz in der Umgebung dient.

Wie schon zu Beginn erwähnt, birgt der Ausbau der Infrastruktur für die Länder große Chancen aber auch diverse Herausforderungen. Ferner wurde ein idealtypisches Modell vorgestellt, welches die verkehrliche und die städtische Entwicklung zusammendenkt. Der Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur und dabei insbesondere der Verbindungen mit und im Hinterland ist einer der entscheidenden Faktoren zur Entstehung eines effizienten und flächendeckenden Binnenmarktes und zur Realisierung einer räumlichen Arbeitsteilung in den Ländern. Gemäß dem idealtypischen Modell sind die drei Guyanas bisher eigentlich nicht über die zweite Phase hinausgekommen – mit einer Ausnahme bzw. Abweichung, dass inzwischen eine leistungsfähige Querverbindung zwischen den Küstenorten besteht. Sollte die Strategie eines traditionellen Wirtschaftswachstums auf der Basis einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur das Ziel sein, ist ein Ausbau wie es die Folgephasen des Modells implizieren wohl unumgänglich. Gleichzeitig wäre aber auch ein alternativer Pfad der wirtschaftlichen Entwicklung (z. B. sanfter Tourismus etc.) denkbar (HAFKE/WEBER 2020 u. LEO/HÄMMERLE 2020 in diesem Bericht). Beispielsweise haben es heimische Obstsorten, wie zum Beispiel Bananen oder Mangos, bislang aufgrund langer Transportwege und hohen Transportkosten schwer, sich auf den eigenen Märkten der Zentren durchzusetzen. Weitere Hindernisse entstehen durch die Gesetzgebung. Konkret lässt sich dies am Beispiel des *Grand Port Maritime de la Guyane* in Französisch-Guayana erläutern. Bei Betrachtung der verkehrlichen Entwicklung am Hafengelände zwischen 2016 und 2018 wird deutlich, dass ein Ausbau des Schiffsverkehrs sowie der Hafenskapazitäten an dieser Stelle durchaus sinnvoll erscheint und sicherlich größere Entwicklungspotentiale enthält. Obwohl das Gewicht der verfrachteten Güter jeglicher Art in diesem Zeitraum insgesamt eine Zunahme von mehr als 5 % aufzeigt, ist hier nicht wirklich von einem positiven Trend zu sprechen (niedriges Ausgangsniveau, Ausreißer beim *Roll on-Roll-off*-Verkehr). Die wirtschaftliche Entwicklung wird in Französisch-Guayana aber auch durch administrative Hindernisse massiv beeinträchtigt. So müssen Importe aus Nicht-EU-Mitgliedsländern zuerst in der EU verzollt werden, bevor sie in das Überseedepartement eingeführt werden können.

Das bedeutet, dass beispielsweise Waren aus dem benachbarten Brasilien erst nach Festland-Europa transportiert werden. Dort erfolgt dann die Zoll- und Grenzabwicklung und anschließend werden die Waren nach Französisch-Guayana gebracht (MÜCKE/FUHRMANN 2020). Der daraus resultierende Zeit- und Kostenaufwand hemmt diese Art des Handels. Gleichzeitig werden jedoch neue Verordnungen vorbereitet, die sowohl Import- als auch Exportmöglichkeiten mit den umgebenden Staaten erheblich verbessern sollen. Deshalb plant Französisch-Guayana auch die Errichtung eines Grenzpostens, der es erlaubt, Produkte vor Ort zu autorisieren und somit die Schiffsfahrten nach Europa hinfällig zu machen. Abgesehen vom Warenverkehr hat eine gut ausgebaute Infrastruktur auch positive Auswirkungen auf den Personenverkehr. Insbesondere die ländliche Bevölkerung muss lange Wege auf sich nehmen, um in die Städte zu gelangen, wodurch sie von der gesellschaftlichen Teilhabe ausgeschlossen ist und gleichzeitig nur einen beschränkten Zugang zu Bildungs- und Gesundheitsangeboten hat.

Eine weitere Einnahmequelle und damit Entwicklungschance für die drei Guayanas, welche auch von der Infrastruktur abhängt, ist wie oben angemerkt der Tourismus (HAFKE/WEBER 2020 u. LEO/HÄMMERLE 2020 in diesem Bericht). Auf dem Gebiet der drei Guayanas existiert eine große Anzahl von Nationalparks sowie eine Vielzahl anderer ökologischer und auch kultureller Sehenswürdigkeiten, die für Touristen besonders attraktiv sind. Die mangelnde verkehrliche Ausstattung, besonders im Landesinneren, ist eine der Hauptursachen weshalb das (massen-)touristische Potenzial bisher größtenteils ungenutzt bleibt. Zum Teil können Gründe dafür im Flugverkehr gefunden werden. Durch die wenigen Fluglinien, die Flüge nach Surinam oder Guayana anbieten und die mangelnde Flexibilität (Flüge werden nicht jeden Tag angeboten, meist nur wenige Direktflüge etc.) ergeben sich für Touristen hohe Anfahrtskosten und unerwünschte Unannehmlichkeiten, welche den Fremdenverkehr einschränken. Französisch-Guayana genießt aufgrund der EU-Mitgliedschaft diesbezüglich eine Sonderstellung. Flüge in das Land verkehren öfter und die Flugkosten sind meistens geringer als nach Guayana oder Surinam. Die zum Naturreservat *Iwokrama* führende Linden-Lethem Road bietet an dieser Stelle ein passendes Beispiel, denn ihr Ausbau sowie die Verbesserung der dortigen Straßenverhältnisse könnten zum einen die Attraktivität des Standortes insgesamt erhöhen indem Kosten- und Zeitersparnisse erfolgen (BECKER/GUNDELACH 2020 in diesem Bericht), zum anderen könnten positive Impulse für die weitere infrastrukturelle Erschließung des Umlandes auftreten. Als Folge daraus könnten räumliche Potenziale ausgeschöpft werden, denn die weitere Erschließung des Umlandes könnte Ansiedlungen mit wirtschaftlicher bzw. sozialer Dynamik hervorrufen (NUHN/HESSE 2006, S. 285). Zusätzlich wäre dadurch eine bessere Anbindung an Brasilien gegeben, was ebenfalls positive Implikationen sowohl für die politischen Beziehungen als auch den bilateralen Waren- und Personenverkehr zwischen Guayana und Brasilien mit sich bringen könnte. Im Zuge der erweiterten *Belt and Road Initiative* (Abkommen zwischen Guayana und China) ist eine Instandsetzung der Linden-Lethem Road in den kommenden Jahren geplant (MINISTRY OF PUBLIC INFRASTRUCTURE 2018; BECKER/NAB 2019; SUWALA et al. 2019). Kritiker des Infrastrukturprojektes fürchten allerdings eine großflächige Zerstörung des Naturraumes und die Verdrängung indigener Bevölkerungsgruppen in der Region. Dies zeigt den langwährenden Konflikt zwischen Wirtschaftswachstum und Erhalt von Natur und Umwelt. Nicht nur in Guayana bietet diese Problematik Diskussionsstoff. Auch im Hinterland von Surinam und Französisch-Guayana kann der Ausbau des Straßennetzes zu negativen Effekten führen. So könnte eine verbesserte Vernetzung der Straßenverläufe im Landesinneren der drei Guayanas gegebenenfalls auch zu einem leichteren Zugang zu illegalem Holzabbau und Goldgewinnung führen. Der Emissionsausstoß erweist sich in verstädterten Regionen bereits jetzt als problematisch. Mit jeweils 3,4 Tonnen CO₂-Emissionen pro Einwohner für Surinam und 2,58 Tonnen CO₂-Emissionen pro Einwohner für Guayana, die durch Diesel und Benzin verursacht wurden, liegen die Länder über dem europäischen Durchschnitt (2,23 Tonnen CO₂-Emissionen pro Einwohner) (WORLD BANK 2019).

Fazit

Der Vergleich zeigt, dass die Länder hinsichtlich ihrer Infrastruktur noch enormen Ausbaubedarf haben. Die mangelnde Infrastruktur hemmt die wirtschaftliche Entwicklung der Länder. Hier gibt es beispielsweise seitens der Regierung Guayanas große Anstrengungen, um Investitionen in das Land zu holen und diesen Ausbau voranzutreiben. Der Staat stellte für den Ausbau weitere zwei Milliarden USD im Jahre 2019 zur Verfügung, um die verkehrliche Infrastruktur im Land aufzubessern und erhofft sich dadurch einen wirtschaftlichen Aufschwung (MARSHALL 2019). Abgesehen von wirtschaftlichen Aspekten kommt der Ausbau auch einem Großteil der Bevölkerung zugute, da er die Mobilität und Verkehrssicherheit fördert. Trotz all dieser Vorteile und der wirtschaftlichen Chancen für die Länder, gibt es auf der anderen Seite genauso Nachteile und Herausforderungen. Der Ausbau fordert intensive Eingriffe in die Ökosysteme und geschieht auf Kosten der Umwelt sowie der Zerstörung von Lebensräumen indigener Bevölkerung. So stehen die Regierungen vor einem Konflikt zwischen Wirtschaftswachstum und der Erhaltung des Naturraumes. Deshalb ist es wichtig, bei der weiteren Planung von Projekten nicht nur wirtschaftliche Interessen in den Vordergrund zu stellen, sondern auch soziale sowie ökologische Aspekte zu beachten. Insgesamt haben sich sowohl das Verkehrs- als auch Städtesysteme nicht gemäß dem idealtypischen Modell von TAFEE et al. 1963 entwickelt. Im Grunde ist die Entwicklung bisher nicht über die zweite Phase hinausgekommen.

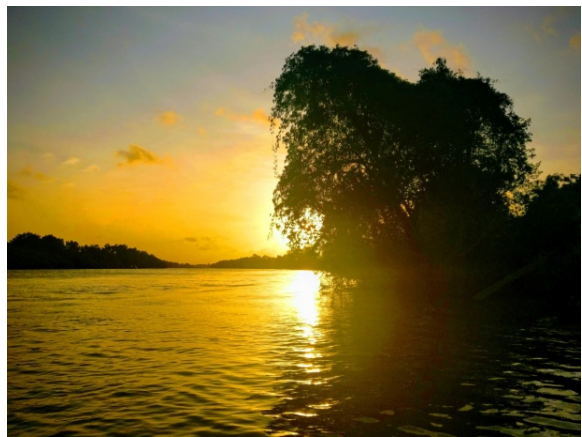
Literaturverzeichnis

- ABDENUR, A. E. (2013): South-South Cooperation in Suriname: New Prospects for Infrastructure Integration? Institute for the Integration of Latin America and the Caribbean. In: @Journal, 36 (17), S. 101-1104.
- AIRPORT TECHNOLOGY (2014): Cheddi Jagan International Airport Expansion, George Town. Im Internet: <https://www.airport-technology.com/projects/cheddi-jagan-international-airport-expansion-guyana/> (letzter Zugriff: 20.5.2019).
- BECKER, M. / GUNDELACH, S. (2020): Die Linden-Lethem Road: Anbindung Guayanas an Südamerika oder Raubbau durch multinationale unternehmerische Interessen? In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 161-168.
- BECKER, M. / NAB, J. (2019): One Belt - Many Roads? Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen der neuen und der altertümlichen Seidenstraße In: SUWALA, L. / KULKE, E. / JÖRGENSEN, J. (Hrsg.): Zentralasien – Bericht zur Hauptexkursion 2018. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 196. Berlin, S. 219-236.
- EDWARDS, R. / WU, S. C. / MENSAH, J. (2005): Georgetown, Guyana. In: Cities, 22 (6), S. 446-454.
- GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE (2019): Handout des Hafenspersonals am Degrad de Cannes (Unveröffentlichtes Manuskript).
- HAFKE, C. / WEBER, H. (2020): Die Kaieteur Falls im Spannungsfeld zwischen ökologischen und ökonomischen Interessen – eine hydrologische, geologische und touristische Perspektive. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 183-200.

- HEIN, V. / OSTROWER, L. (2020): High-Tech zwischen Amazonas und Atlantik. Weltraumbahnhof Kourou – Europas unabhängiger Weg ins All? In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 101-114.
- INTER - AMERICAN DEVELOPMENT BANK (2013a): Road Safety Analysis Suriname 2013. Im Internet: <https://publications.iadb.org/en/publication/12291/road-safety-analysis-2013-suriname> (letzter Zugriff: 20.05.2019).
- INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK (2013b): Road Safety Analysis Guyana 2013. Im Internet: <https://publications.iadb.org/en/publication/12289/road-safety-analysis-2013-guyana> (letzter Zugriff: 22.05.2019).
- KULKE, E. / ENDLICHER, W. / SUWALA, L. (2013): Kuba – Bericht zur Hauptexkursion 2013. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 179. Berlin.
- KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (2020): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin.
- KULKE, E. / KRÜGER, D. / KULKE, L. / SUWALA, L. (2011): Kuba – Auf Tour. Spektrum Akademischer Verlag, Heidelberg.
- LEO, M. / HÄMMERLE, J. (2020): Iwokrama – sanfter Tourismus im Regenwald? In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 169-181.
- LOKALE QUELLE (2019): Persönliche Gespräche mit Fahrern von Kleinbustaxen.
- MARSHALL, S. (2019): Public infrastructure gets an additional \$2B. Im Internet: <https://guyanachronicle.com/2019/05/25/public-infrastructure-gets-an-additional-2b> (letzter Zugriff: 27.05.2019).
- MEIER, S. (2020): Eine differenzierende Betrachtung von Grenzhandelsökonomien und ihrem Formalisierungsgrad in den drei Guayanas. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 201-215.
- MINISTRY OF PUBLIC INFRASTRUCTURE (2018): Linden-Lethem road may be realised under Belt and Road Initiative. Im Internet: <https://dpi.gov.gy/linden-lethem-road-may-be-realised-under-belt-and-road-initiative/> (letzter Zugriff: 29.05.2019).
- MÜCKE, L. / FUHRMANN, L. (2020): Port Maritime Guyane und Stadt Cayenne – Einfluss Frankreichs auf das Überseedepartement Französisch-Guayana. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 81-100.
- MOORE, B. L. (1987). Race, power, and social segmentation in colonial society: Guyana after slavery, 1838-1891. Gordon and Breach Science Publishers, Philadelphia (USA).
- NUHN H., / HESSE, M. (2006): Verkehrsgeographie. Ferdinand Schöningh, Paderborn.
- OPENSTREETMAP (2019): Kartengrundlagen. Im Internet: www.openstreetmap.org (letzter Zugriff: 19.09.2019).
- SCHUFFLITZ, H. (o.J.): Suriname - Infrastruktur. Im Internet: http://miniwiki.net/de/laender/Suriname_7_0_0.html (Zugriff: 22.05.2019)

- SUWALA, L. / KULKE, E. (2014): Bolivien – Bericht zur Hauptexkursion 2014. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 184. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. (2016): Hispaniola – Bericht zur Hauptexkursion 2015. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 191. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. / GADE, K. (2018): Zentralamerika – Bericht zur Hauptexkursion 2017. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 195. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. / JÖRGENSEN, J. (2019): Zentralasien – Bericht zur Hauptexkursion 2018. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 196. Berlin.
- SUWALA, L. / KULKE, E. / STRASSER, J. (2012): Kolumbien – Bericht zur Hauptexkursion 2012. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 173. Berlin.
- TAAFFE, R. N. / MORRILL, R. L. / GOULD, P. R. (1963): Transport Expansion in Underdeveloped Countries. In: Geographical Review 53 (4), S. 503-529.
- WORLD BANK (2019): CO2 emissions (metric tons per capita) - Data. Im Internet: <https://data.worldbank.org/indicator/en.atm.co2e.pc?view=map> (letzter Zugriff: 18.10.2019).
- ZSCHÄBITZ, A. / KALINOWSKI, S. (2020): Drei Länder – ein Schicksal? Ein allgemeiner Überblick über die drei Guayanas. In: KULKE, E. / KITZMANN, R. / SUWALA, L. (Hrsg.): Die drei Guayanas (Surinam, Französisch-Guayana, Guayana) – Bericht zur Hauptexkursion 2019. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Heft 200. Berlin, S. 21-40.

SCHÖN WAR'S ...







ARBEITSBERICHTE
Geographisches Institut, Humboldt-Universität zu Berlin
 ISSN 0947-0360

Heft 185	Hilmar Schröder , Philipp Schmeling (Hrsg.)	Tansania / Malawi - Bericht zur Hauptexkursion 2015. Berlin 2015
Heft 186	Madlen Krone , Gilbert M. Nduru , Maria C. Velte (Hrsg.)	Horticulture in the Mt. Kenya Region - Dynamics and Challenges in the Context of Globalization. Experiences of an Intercultural Study Project. Berlin 2016
Heft 187	Eva Fraedrich , Rita Cyganski , Ingo Wolf , Barbara Lenz (Hrsg.)	User perspectives on Autonomous Driving. A Use-Case-Study in Germany. Berlin 2016
Heft 188	Ilse Helbrecht , Ulrike Mackrodt , Sebastian Schlüter	Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum und planerische Mediationsverfahren in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg. Wissenschaftliche Begleitforschung zum Projekt <i>local leben. Netzwerk für Standortlösungen</i> . Berlin 2016
Heft 189	Jan Hachmann , Reinhard Kleßen (Hrsg.)	Studentischer Exkursionsführer - Physische Geographie der Harzregion. Berlin 2016
Heft 190	Henning Füller , Ilse Helbrecht (Hrsg.)	Städtische Transitionen Athen und Thessaloniki – Empirie und Methodendiskussion im Rahmen der Hauptexkursion Griechenland 2016. Berlin 2016
Heft 191	Lech Suwala , Elmar Kulke (Hrsg.)	Hispaniola (Haiti, Dominikanische Republik) - Bericht zur Hauptexkursion 2015, Berlin 2016
Heft 192	Isabella Stingl , Simon A. Wieland (Hrsg.)	Die Governance von Rechten irregulärer Migrant_innen in der Stadt – Eine Analyse am Beispiel der medizinischen Versorgung in Berlin. Berlin 2017
Heft 193	Charlotte Räuchle , Isabella Stingl , Henning Nuissl	Migrantische Ökonomien als Potential für die Stadt- und Regionalentwicklung. Berlin 2017
Heft 194	Lech Suwala , Elmar Kulke (Hrsg.)	Südliches Afrika (Südafrika, Mosambik, Swasiland, Lesotho) – Bericht zur Hauptexkursion 2016. Berlin 2017
Heft 195	Lech Suwala , Elmar Kulke ; Kay Gade (Hrsg.)	Zentralamerika (Nicaragua, Honduras, Guatemala, Belize) – Bericht zur Hauptexkursion 2017. Berlin 2018
Heft 196	Lech Suwala , Elmar Kulke ; Juhl Jørgensen (Hrsg.)	Zentralasien (Kirgistan, Kasachstan, Tadschikistan, Usbekistan) – Bericht zur Hauptexkursion 2018. Berlin 2019
Heft 197	Julia Fülling , Linda Hering (Hrsg.)	Markt – Quartier – Milieu. Der Berliner Lebensmitteleinzelhandel aus interdisziplinärer Perspektive. Berlin 2020
Heft 198	Elmar Kulke , Christian Sonntag (Hrsg.)	„Science meets Business – Logistics and Retail of Fresh Fruit and Vegetables in Kenya and Tanzania“ – Proceedings of the Work-shop in Nairobi (October 2018). Berlin 2020
Heft 199	Elmar Kulke , Robert Kitzmann (Hrsg.)	Vom monofunktionalen Arbeitsort zum multifunktionalen Stadtquartier? Bewertung und Wahrnehmung des Technologieparks Berlin-Adlershof durch Studierende und Beschäftigte. Berlin 2020.