



Collage: Aklion, Adobe Stock, SDDP

ÄTHIOPIEN

GANZ AUF E-MOBILITÄTS-KURS

Als erstes Land der Welt hat Äthiopien die Einfuhr von Verbrennerautos verboten. Der Schritt wird als Entwicklungssprung gefeiert. Doch während in der Hauptstadt Addis Abeba elektrische Limousinen über dreispurige Stadtautobahnen rollen, gibt es in weiten Teilen des Landes weder Stromversorgung noch Strassen. **Getachew Zewdu**

Im Februar 2024 verblüffte Äthiopien die Welt mit einem kühnen Plan. Der Verkehrsminister gab bekannt, dass die Einfuhr von Autos mit reinen Verbrennermotoren künftig verboten sei. So weit ging bislang kein anderes Land rund um den Globus. Was in den internationalen Medien etwas verloren ging: Die Einfuhr von Hybridmotoren ist weiterhin erlaubt. Staunend schrieben die Kommentatoren von «Leapfrogging» – das Land überspringe Entwicklungsstufen und gehe direkt zu fortgeschrittenen Lösungen über.

Es wäre nicht das erste Mal. Heute haben die Menschen auch in den entlegensten Dörfern Äthiopiens chinesi-

sche Smartphones oder zumindest alte Nokia-Mobiltelefone – während die wenigsten von ihnen je ein Festnetztelefon in Händen hielten. Und jetzt also die beabsichtigte Revolution in der Mobilität. Voraussetzung dafür ist die gewaltige Menge an Strom aus Erneuerbaren, die das Land produziert. 95 Prozent der Elektrizität kommen aus Wasserkraft.

Das grösste Wasserkraftwerk Afrikas steht an der Grand-Ethiopian-Renaissance-Talsperre (GERD), die den Blauen Nil staut. Die Leistung soll erstaunliche rund 6000 Megawatt erreichen – zum Vergleich: Das Kernkraftwerk in Gösigen liefert rund 1000 Megawatt. Den Rest



Foto: Keystone/EPN/Str

Devisen sind knapp. Die Regierung hat verboten, Autos mit Verbrennungsmotoren zu importieren.

des Stroms in Äthiopien steuert der Wind bei. Fossile Kraftwerke gibt es so gut wie nicht.

Multiple Krisen

Es geht bei der äthiopischen Elektromobilität nicht vorrangig um Klimaschutz und saubere Luft, sondern um die Knappheit an Benzin, Diesel – und Devisen. Äthiopien ist ein Binnenland. Der englischsprachige Begriff «landlocked country» trifft es besser. Der Zugang zum Welthandel ist zwar nicht ganz versperrt, aber gehemmt. Alle Waren müssen mühsam auf dem Landweg importiert werden. So schlug der Import von Kraftstoffen in Äthiopien bislang mit rund 3,5 Milliarden Franken zu Buche. Rund elf Milliarden Franken beträgt der Staatshaushalt im laufenden Jahr.

Der Kraftstoffverbrauch belastete die Wirtschaft in immer grösserem Masse – auch die öffentliche Hand, denn der Staat hatte Benzin und Diesel stark subventioniert. Die Regierung sah sich im

Jahr 2023 gezwungen, diese Subventionen angesichts der multiplen Krisen zu kürzen. Ab 2020 warf die Covidpandemie Wirtschaft und Gesellschaft um Jahre zurück. Dann lähmte ein zwei Jahre andauernder Bürgerkrieg im Norden das Land, nachdem ein Machtkampf zwischen der abtrünnigen Regionalregierung im Bundesstaat Tigray und der nationalen Regierung in Addis Abeba eskaliert war. Im November 2022 wurde zwar ein Friedensabkommen unterzeichnet, doch ab Mitte 2023 kam es zu Kämpfen zwischen der regionalen Fano-Miliz und der nationalen Armee. Die Regierung rief einen Ausnahmezustand für den Bundesstaat Amhara aus. Unter den Versammlungsverboten und der ausgebremsten Wirtschaft litt auch die Berufsförderung für besonders arme Familien durch die Schweizer Stiftung «Menschen für Menschen» (MfM) in der Stadt Debre Berhan.

Darüber hinaus sind viele Distrikte des Landes immer wieder von Dürren betroffen, offenbar eine Folge des weltweiten Klimawandels. Der Distrikt Abaya etwa, eines der Projektgebiete von «Men-

Bewaffnete Konflikte spalten die Volksgruppen: Bei dieser Kundgebung in Addis Abeba im November 2021 demonstrierten die Menschen gegen den Kampf zwischen der Regierung und den Rebellen in Tigray und Oromo.

schen für Menschen» bis Ende 2024, erlebt bislang ungekannt lange Trockenzeiten, gefolgt von ungewöhnlichem Starkregen – weshalb immer wieder Notfallaktionen angeboten werden mussten: Mais und Kartoffeln fielen aus, kurzfristig mussten Bohnensaaten beschafft werden, damit die Familien doch noch etwas ernteten.

Lebensmittel? Unerschwinglich!

Die Krisen im Innern werden durch die Weltpolitik verschärft. Seit 2022 erschwerte der russische Angriffskrieg auf die Ukraine die Getreideimporte. Die Preise für Grundnahrungsmittel schnellten in die Höhe. Auch die Subventionskürzung für Benzin und Diesel



Markt in Addis Abeba: Viele Familien müssen ihr ganzes Einkommen für Lebensmittel ausgeben.

Hilfe durch die staatliche USAID. In der Folge blieben im Hafen von Djibouti Container voller Getreide und Hülsenfrüchte liegen, konnten nicht mehr an die Bedürftigen in Äthiopien verteilt werden. Wenn das amerikanische Hilfswerk seine Arbeit nicht mehr aufnimmt, ist gerade auch die Gesundheit der Kinder gefährdet. In Äthiopien lag einer der Schwerpunkte von USAID auf der Malaria-Prävention.

Ohne Abendessen ins Bett

Das sind die Rahmenbedingungen für die überraschend angekündigte Elektrowende, die bislang nur in der Hauptstadt und einigen anderen Metropolen stattfindet. In Äthiopien kommt ein Auto auf 100 Einwohner. Es gibt im ganzen Land nur rund 1,6 Millionen Kraftfahrzeuge – die Hälfte davon hupt und schleicht durch den Smog und das «Stop and Go» von Addis Abeba. Immer häufiger im Stadtbild zu sehen sind Stromer von Volkswagen aus chinesischen Fabriken.

wirkte sich aus: Der Treibstoffpreis verdoppelte sich innerhalb eines Jahres, damit schlugen auch die höheren Transportkosten auf die Lebensmittelpreise durch – und verschärften die Armut der ärmsten Bevölkerungsschichten.

Die Inflation wird also von den Treibstoff- und den Nahrungsmittelpreisen angetrieben. Offiziell lag sie noch 2023 landesweit bei rund 30 Prozent. Doch regional waren die Preise innerhalb eines Jahres für einzelne Grundnahrungsmittel teils auch um 50 bis 60 Prozent gestiegen, was gerade die ärmsten Familien extrem belastet. Sie müssen praktisch ihr gesamtes Einkommen aus dem Tagelohn für Lebensmittel ausgeben. Zwar sank 2024 die Inflationsrate deutlich, laut Nationalbank von 29 Prozent im Januar 2024 auf 15,5 Prozent im Januar 2025, was auf die Einführung eines marktbierten Wechselkurssystems und einer restriktiveren Geldpolitik zurückzuführen sei. Doch im Februar 2025 kam neue Bedrängnis von aussen. Der neue US-amerikanische Präsident stoppte die



Aber was ist mit den Weiten des riesigen Landes, das 27 Mal so gross ist wie die Schweiz? Die südlichen Bezirke Hambela Wamena und Raphe beispielsweise sind neue Projektgebiete des Schweizer Hilfswerks «Menschen für Menschen» (MfM). In vielen Dörfern und Weilern gibt es keinen Strom. Abends beleuchten nur die Kochfeuer die Behausungen. Falls gekocht wird: In Raphe, so ergab eine Basisstudie von MfM mit 377 Familien im vergangenen Jahr, haben neun von zehn Familien nicht das ganze Jahr über genug zu essen. Mehr als zwei Drittel der Familien gaben in der Befragung an, in der Woche zuvor mindestens einmal ohne Abendessen zu Bett gegangen zu sein. Die Landwirtschaft ist weitgehend der einzige Erwerb, Industrie und Handel gibt es kaum. Natürlich sind die Hilfswerk-Mitarbeiter in solch abgelegenen Bezirken weiter auf geländegängige Autos mit Verbrennermotoren angewiesen. Oder auf ihre Beine. Denn zu manchen Siedlungen gibt es nicht einmal Erdpisten, sondern nur Fusspfade.

Die schlechten Verkehrsverbindungen sind auch einer der Gründe für die Überbevölkerung. Die Durchschnittsfamilie besteht aus sechs bis sieben Personen. Raphe ist etwa so gross wie der Kanton Appenzell Innerrhoden, hat aber sechsmal so viele Einwohner, nämlich 98 000. In ersten Bürgerversammlungen mit MfM sagten Frauen, sie bräuchten einen



Foto: Keystone/AP/Bei Durtis

besseren Zugang zu Möglichkeiten der Familienplanung. Zwar bekommen sie in den staatlichen Gesundheitsstationen Verhütungsmittel, zumindest theoretisch. Praktisch sind sie aber oft nicht vorrätig, weil sie den Weg nicht bis in die Peripherie des riesigen Landes finden. Deshalb sieht das Projekt von MfM vor, in die Bresche zu springen und Antibabypillen und Drei-Monats-Injektionen zu liefern.

Kontraproduktiv

Neue E-Limousinen in den Metropolen, Mangel an der Peripherie: Die Disparitäten zwischen Stadt und Land scheinen eher grösser als kleiner zu werden. Und nicht nur USAID stoppt seine Arbeit, auch der Nationalrat in der Schweiz hat zum Jahreswechsel eine Kürzung der Auslandshilfe beschlossen, um mehr Geld für die Armee ausgeben zu können. Das Budget der Entwicklungszusammenarbeit wurde um 110 Millionen Franken gekürzt.

In Äthiopien waren 2024 laut World Food Programme 15,8 Millionen Menschen auf Lebensmittelhilfen angewiesen. 55 Prozent der Kinder unter fünf Jahren sind unterernährt.

Das ist schwer verständlich, auch aus Schweizer Sicht. Denn Armut fördert interne Konflikte im Globalen Süden und löst Fluchtbewegungen aus, die sich international ausweiten können. Politische Instabilität belastet die wirtschaftliche Zusammenarbeit. Der Import von Rohstoffen in die Schweiz wird erschwert wie auch Produktion und Handel von Schweizer Firmen in Afrika. Staatliche Auslandshilfe ist deshalb eine kleine Investition verglichen mit dem Nutzen für die globale Sicherheit und Wirtschaft. Wenn sie wegfällt, wird die Arbeit von nicht staatlichen Akteuren wie «Menschen für Menschen» noch wichtiger.



Freie Bahn – aber nur in Addis Abeba. Vielerorts in dem riesigen Land gibt es nur Pisten und Pfade.

Getachew Zewdu studierte in Deutschland Betriebswirtschaft und kehrte vor 25 Jahren nach Äthiopien zurück, wo er für die von Karl Heinz Böhm gegründete Stiftung «Menschen für Menschen» Schweiz arbeitet.