

## Bund und Länder wollen schneller abschieben

Zahl der abgelehnten Asylbewerber steigt stetig

Berlin (dpa). Abgelehnte Asylbewerber sollen künftig schneller und konsequenter abgeschoben werden. Bundeskanzlerin Angela Merkel und die Ministerpräsidenten der Länder verständigten sich am Donnerstag in Berlin auf eine wesentlich intensivere Zusammenarbeit bei der Abschiebung. Dazu solle zeitnah die gesetzliche Grundlage geschaffen werden, sagte Merkel nach einem Treffen im Kanzleramt.

Die Bundesregierung hatte einen umfassenden Maßnahmenkatalog vorgelegt, der von den Ländern im Grundsatz unterstützt wird. Allerdings müssten noch einige Punkte geklärt werden. Geplant sind danach nun mehrere Ausreisezentren, in denen sich Ausreisepflichtige kurz vor ihrer Abschiebung aufhalten müssen. Zudem soll ein neues „Zentrum zur Unterstützung der Rückkehr“ (ZUR) von Bund und Ländern Sammelabschiebungen erleichtern.

Beide Seiten betonten, dass das Vortäuschen einer Identität oder Straftaten eine schnelle Abschiebung zur Folge haben müssten. Die Abschiebehaf für Gefährder soll ausgeweitet, ihre Überwachung erleichtert werden. Die zulässige Höchstdauer des Ausreisegewahrsams soll von vier auf zehn Tage verlängert werden. Andererseits sollen auch Anreize für eine freiwillige Rückkehr geschaffen werden.

Die Kanzlerin betonte, abgelehnte Bewerber sollten möglichst schon aus Erstaufnahmeeinrichtungen rückgeführt werden. Mit einer konsequenteren Abschiebungspraxis solle auch erreicht werden, dass mehr abgelehnte Asylbewerber freiwillig Deutschland verlassen. Dafür sind

vom Bund für dieses Jahr 40 Millionen Euro eingeplant. Weitere 50 Millionen sind für die Wiedereingliederung von Rückkehrern in ihrer Heimat vorgesehen.

Auch Mecklenburg-Vorpommerns Regierungschef Erwin Sellering (SPD), unterstrich, Ziel sei, dass diejenigen, die keine Bleibeperspektive haben, nach wenigen Wochen – möglichst noch aus der Erstaufnahmeeinrichtung – in ihre Heimatländer zurückgeführt werden. Wenn ausreisepflichtige Ausländer merkten, dass es Deutschland ernst meine mit der Rückführung, dann werde auch die Zahl der freiwilligen Rückkehrer steigen, sagte Sellering, der derzeit den Vorsitz in der Ministerpräsidentenkonferenz hat.

Für das vom Bund vorgeschlagene Zentrum für Rückführungen wollen die Länder nach den Worten des hessischen Ministerpräsidenten Volker Bouffier (CDU) Personal entsenden. „Wir sind uns einig, dass ein Rückführungszentrum, eine Bündelung aller Behörden, die es zum Teil schon gibt, unter Bundesverantwortung in Potsdam eingerichtet werden soll.“ Zur Feststellung der Identität sollten künftig im Zweifel auch die Handys der Asylbewerber ausgelesen werden.

Rund 55 000 Menschen kehrten 2016 freiwillig aus Deutschland in ihre Herkunftsländer zurück, 25 000 wurden abgeschoben. Im vergangenen Jahr suchten 280 000 Menschen in Deutschland Schutz - nach 890 000 im Asyl-Rekordjahr 2015. Im Januar stellten rund 14 400 Ausländer einen Asylantrag. Auch 573 türkische Staatsbürger beantragten im Januar Asyl.



„Die Zahl der Ablehnungen steigt, deswegen müssen wir mehr für Rückführungen und Abschiebungen machen.“

Innenminister Thomas de Maizière



## Der Kampf gegen das tägliche Chaos in Nairobi



Nairobi (mt/kv). Rund sieben Millionen Menschen drängen sich täglich in der kenianischen Hauptstadt Nairobi und sorgen für ein Verkehrschaos – wie hier an der Kreuzung Tom Mboya Street/Lagos Road. Ein schnelles Bus-Transportsystem soll dem entgegenwirken – doch die ehrgeizigen Pläne bleiben wohl eher ein Traum. MT-Foto: Karsten Versick/Seite 23

## Europas Kinder sind zu dick

Forscher: Werbung stärker regulieren

Brüssel/Bremen (dpa). Speziell auf Kinder zugeschnittene Werbung für zucker- und fettreiche Lebensmittel sollte nach Ansicht von Experten stärker reguliert werden. Eine europäische Langzeitstudie an rund 10 000 Kindern aus acht Ländern, darunter Deutschland, belegt den Forschern zufolge, dass TV-Reklame bei Kindern den Konsum von ungesunden Lebensmitteln erhöht.

„Vor allem kleine Kinder können Werbung nicht vom Rest unterscheiden und sind ihr deshalb völlig schutzlos ausgesetzt“, sagte Studienkoordinator Wolfgang Ahrens vom Leibniz-Institut für Präventionsforschung und Epidemiologie (BIPS) in Bremen. Eltern mit eher niedrigem Bildungsstand seien zudem Reklame gegenüber weniger kritisch eingestellt. Auf deren Kinder wirke Werbung daher noch stärker.

Freiwillige Selbstverpflichtungen der Hersteller zu einer verantwortungsvollen Werbung für Kinder hätten nicht funktioniert, betont der Bericht. Auch die Weltgesundheitsorganisation (WHO) appelliert seit Längerem an die europäischen Regierungen, Werbung strenger zu regulieren.

In der Studie beklagen die Forscher die gegenwärtige Situation massiv: „Die Häufigkeiten von Fettleibigkeit und Übergewicht bei europäischen Kindern verharren auf einem beispiellosen Niveau.“ Deutschland belegt beim Anteil übergewichtiger Kinder einen Platz im Mittelfeld. Demnach waren hierzulande 16,5 Prozent der untersuchten Kinder im Alter von zwei bis zehn Jahren übergewichtig. In Belgien lag der Anteil mit 9,5 Prozent am niedrigsten, in Italien mit 42 Prozent am höchsten.

Nicht einmal ein Drittel der Kinder bewege sich mindestens eine Stunde täglich, konstatieren die Wissenschaftler. Zudem zeigten die Studienresultate, dass Kinder aus sozial benachteiligten Familien besonders stark zu Übergewicht tendierten, betonte Ahrens.

Nicht einmal ein Drittel der Kinder bewegt sich täglich eine Stunde.

### MINDEN

#### Straftäter entpuppt sich als Schulverweigerer

Das Gericht wollte gegen den 20-Jährigen wegen diverserer Strafsachen verhandeln. Ganz nebenbei stellt sich dabei heraus, dass er zwei Jahre lang die Schule geschwänzt hat. Seite 5

### WETTER

morgens mittags abends  
-3 1 0

Kaum Platz für Lichtblicke

Seite 34

### PETERSHAGEN



#### Jonathan Eickhoff und der richtige Rhythmus

Jonathan Eickhoff aus Heimsen hatte einfach Lust auf das Schlagzeug. Und das Schlagzeug offenbar auf ihn. Denn der 13-Jährige aus Heimsen gehört zu den Schülern der Musikschule Petershagen, die beim Wettbewerb „Jugend musiziert“ wieder einmal besonders erfolgreich waren. Seite 11

### SPORT

#### Mixed-Staffel feiert Gold zum Start der Biathlon-WM

Die deutsche Mixed-Staffel hat bei den Biathlon-Weltmeisterschaften in Hochfilzen die Goldmedaille gewonnen. Vanessa Hinze, Laura Dahlmeier, Arnd Peiffer und Simon Schempp setzten sich im gestrigen Auftaktrennen vor Frankreich und Russland durch. Seite 35



### LOKALES

#### Künstlerin setzt Erinnerungen in Comic-Zeichnungen um

Eine neue Herangehensweise an den Holocaust hat die Künstlerin Jessica Koppe gefunden. Sie setzt Erzählungen der Mündener Zeitzeugin Ilse Finkeldey in Comics um. Seite 3



### PORTA WESTFALICA

„Wenn man dort nur 30 oder 35 Stundenkilometer fährt, dann wird man von hinten bedroht.“

Ein Anwohner über das Verhalten in einer 30er-Zone Seite 16



Blick auf das tägliche Verkehrschaos in der kenianischen Hauptstadt Nairobi, wo sich Fußgänger, Privatautos, Kleinbusse (Matatus), größere Linienbusse, Lastwagen und Lieferwagen einen Weg durch die völlig überlasteten Straßen der Millionenmetropole bahnen und die wenigen Verkehrspolizisten völlig überfordert sind. MT-Fotos: Karsten Versick

# Der Traum von der Stadt ohne Staus

Acht Tage war MT-Redakteur Karsten Versick in Nairobi und Addis Abeba, um sich über nachhaltige Stadtentwicklung zu informieren. In Kenias Hauptstadt Nairobi traf er auf ambitionierte Verkehrspläne und die Wirklichkeit.

Von Karsten Versick

**Nairobi (mt).** Gut 20 Jahre ist es her, dass ich zuletzt in Nairobi war. Ich erinnere mich noch an die ersten Eindrücke damals nach der Landung auf dem Jomo Kenyatta International Airport: Unmittelbar nach dem Verlassen des Flughafen-Geländes und dem Einbiegen auf die Mombasa Road Richtung Innenstadt wurde der Blick nach links frei auf den Nairobi National Park mit seinen Giraffen, Zebras und Elefanten. Gut zehn Minuten konnte man den Blick schweifen lassen über die Weite der afrikanischen Savanne, ehe die ersten Vorstadt-Gebäude auftauchten und der Verkehr dichter wurde.

Welch krasser Gegensatz bei meinem jetzigen Besuch in der kenianischen Hauptstadt: Nicht nur die Sicherheitsvorkehrungen beim Verlassen des riesigen Flughafen-Komplexes sind drastisch verschärft worden, auch die freie Sicht auf die atemberaubende Natur ist versperrt. Bis an den Rand des Kenyatta-Airports hat sich die Stadt inzwischen ausgedehnt – statt auf Giraffen, Zebras und Elefanten blicke ich auf Hotel-Neubauten, Fabrikgelände, Wohnsiedlungen. Und stehe im Stau. Eine Erfahrung, die mich in den vier Tagen in Nairobi ständig begleiten soll.

Rund sieben Millionen Menschen täglich in der Stadt

Geschätzt zwischen 600 000 und 700 000 Einwohner soll Nairobi Mitte der 1990er-Jahre gehabt haben. Inzwischen sind es zwischen 3,5 und vier Millionen – genaue Zahlen gibt es nicht. Hinzu kommen täglich bis zu 3,3 Millionen Menschen, die aus den Randgebieten in die Metropole drängen, um Tagesjobs zu suchen, ihre Ernteträger wie Mangos zu verkaufen, an mobilen Ständen am Straßenrand gegrillten Mais anzubieten, einfach nur ein paar kenianische Schilling zu erbeteln oder auch dauerhaft in der Stadt zu bleiben. Schätzungen für das Jahr 2030 gehen davon aus, dass dann mehr 14 Millionen Menschen täglich in der Stadt sein werden.

Das führt schon jetzt dazu, dass die Zubringer und die Straßen in der Metropole von morgens bis abends hoffnungslos verstopft sind. Zweispurige Straßen werden vierspurig genutzt,



Mitarbeiter des Transportministeriums und der Transportbehörde für Nairobi erläutern ihre ehrgeizigen Pläne für ein schnelles Bussystem.



Staus und damit einhergehende Luftverschmutzung gehören zu den gravierendsten Problemen in Nairobi – hier im Stadtteil Gigiri.

sämtliche Verkehrsregeln außer Kraft gesetzt, Ampeln komplett ignoriert. Fußgänger, Kleinbusse („Matatus“), Linienbusse, Lieferwagen, Lastwagen, Privatautos bahnen sich unter ständigem Hupen einen Weg durch das Chaos – dazwischen unzählige Straßenverkäufer, die sich zu Fuß durch das blecherne Gewusel schlängeln und von Zeitungen über Chips bis hin zu solarbetriebenen Schreibtischlampen alles anbieten, was durch ein Autofenster passt. Die wenigen Verkehrspolizisten sehen dem Treiben eher hilflos zu – auf die Handzeichen der bemitleidenswerten Uniformträger achtet kaum jemand.

Laut einer Studie bewegen sich 47,1 Prozent der Menschen zu Fuß in Nairobi, 32,7 Prozent nutzen Matatus, 15,3 Prozent fahren mit Privatautos, 3,1 Prozent mit Linienbussen, 1,2 Prozent sind mit dem Fahrrad unterwegs, 0,4 Prozent nehmen den Zug und 0,2 Prozent kommen auf anderen Wegen in die Metropole. Dass jährlich „nur“ rund 500 Menschen im Straßenverkehr der Hauptstadt ums Leben kommen – der Großteil von ihnen Fußgänger und Radfahrer – grenzt fast an ein Wunder.

Neben der vertanen Zeit, die viele Menschen in Nairobi im Stau verbringen – Autofahrer berichten, dass

sie teilweise bis zu vier Stunden täglich im stehenden Verkehr feststecken – ist es vor allem die Luftverschmutzung, die zu Problemen führt. Ständig hängt eine Abgaswolke über den Straßen – die nach Kenia importierten Fahrzeuge sind im Schnitt 16 Jahre alt; entsprechend fehlen Filtersysteme, wie sie in modernen Autos inzwischen üblich sind.

Das kenianische Verkehrsministerium und die Transportbehörde für den Großraum Nairobi haben die Probleme durchaus erkannt – und ehrgeizige Pläne entwickelt, um dem Verkehrschaos entgegenzuwirken. Dass importierte Autos künftig höchstens acht Jahre alt sein sollen und angestrebt wird, künftig saubereren Treibstoff zu nutzen, ist dabei eher ein Nebeneffekt. Das eigentliche Zauberwort heißt „Bus Rapid Transport System“ (BRT) – Schnelles Bus-Transportsystem – und soll für eine deutliche Entlastung auf den Straßen der Hauptstadt sorgen. Das auf gut 900 Millionen Euro taxierte Projekt, das weitgehend von öffentlichen wie privaten Geldgebern aus dem Ausland – auch aus Deutschland – finanziert werden soll, sieht ein völlig neues Verkehrskonzept vor: Fünf schnelle Buslinien sollen sternförmig von den

kaum Platz für Fußgänger oder Radfahrer – wo hier noch eine zusätzliche Fahrspur für die Schnellbusse entstehen soll, bleibt ein Rätsel. Geschweige denn sichere Wege an den Rändern für die Menschen, die nicht auf vier Rädern unterwegs sind.

Neben den räumlichen Gegebenheiten stellt sich den Planern ein weiteres Problem in den Weg: die mächtige Lobby der zumeist privat betriebenen Matatus. Bis zu 14 Fahrgäste quetschen sich in jeden der rund

Importierte Fahrzeuge sind im Schnitt 16 Jahre alt – und verpesten die Luft

16 000 Kleinbusse, die es allein in Nairobi gibt und die im Schnitt 187 Fahrgäste pro Tag transportieren. Für die Besitzer der „Taxis der kleinen Leute“ ein äußerst lukratives Geschäft, das sie sicher nicht widerstandslos aufgeben werden zugunsten eines öffentlichen Bussystems.

Und schließlich sind da noch die vielen Behörden, die in die Pläne einbezogen werden wollen. Ein erster Anlauf, das schnelle Bus-Transportsystem zu installieren, scheiterte daran, dass sich die Stadtverwaltung von Nairobi und die vier Behörden der umliegenden Bezirke Kiambu, Machakos, Kajjido und Muranga zu wenig bis gar nicht in das Vorhaben des staatlichen Transportministeriums einbezogen fühlten und dagegen aufbegeherten. Also musste alles noch einmal

neu geplant werden – unter Mitwirkung der lokalen Autoritäten. Dennoch will die Bezirksregierung von Nairobi im Juni dieses Jahres damit beginnen, für umgerechnet 4,5 Millionen Euro die ersten Fuß- und Radwege zu bauen.



Fotostrecke auf MT.de

■ Dass der Moloch Nairobi nicht nur ein Verkehrsproblem hat, sondern auch die ausreichende Versorgung mit sauberem Wasser und die Abwasserentsorgung eine Herausforderung darstellen, ist Gegenstand des zweiten Teils der kleinen Afrika-Serie, der in der kommenden Woche erscheint.

Viele verschiedene Behörden wollen bei der Planung miteinbezogen werden.

Außenbezirken in die Innenstadt führen. Auf dem Papier existieren diese Linien bereits – benannt sind sie nach den „Big Five“ der afrikanischen Tierwelt: Elefant, Löwe Leopard, Nashorn und Büffel.

Gebaut werden sollen die fünf Linien auf dem bestehenden Straßennetz. Den Planern schwebt vor, dafür eine Mittelspur auszubauen, die den Schnellbussen freie Fahrt gewährleisten soll. Auch der Ausbau von Fuß- und Radwegen ist vorgesehen.

Wie sehr diese Pläne an der Realität vorbeigehen und der Wunsch von einer Stadt ohne Staus ein Traum bleiben dürfte, wird schnell deutlich, wenn man sich ins Getümmel der Großstadt wirft und versucht, zu Fuß oder im Kleinbus voranzukommen. Viel zu enge Straßen, links und rechts

