Bevölkerung

Ruanda gehört mit einer Bevölkerung von ca. 12,1 Millionen Menschen (2019, geschätzt) zu den am dichtesten besiedelten Ländern Afrikas. In einigen Regionen beträgt die Bevölkerungsdichte bereits bis zu 1000 Einwohner pro Quadratkilometer. Das jährliche Bevölkerungswachstum ist seit Jahrzehnten unverändert hoch und liegt zur Zeit bei 2,4 %. Um die Bevölkerungsexplosion einzudämmen ist die Regierung bemüht, durch drastische Maßnahmen, wie beispielsweise eine Drei Kind-Familienpolitik, die Geburtenkontrolle durchzusetzen. Generell ist ein Problembewusstsein innerhalb der ruandischen Gesellschaft zu beobachten, hervorgerufen durch eine auf Familienplanung zielgerichtete Regierungspolitik.

Die städtische Bevölkerung in Ruanda ist in den letzten 15 Jahren drastisch von unter fünf auf rund 30 % angestiegen. Die Hauptstadt Kigali zählt über 1 Mio. Einwohner. Der Bedarf an Wohnraum sowie weiterer städtischer Infrastruktur (Wasser u. Abfallentsorgung etc.) ist entsprechend enorm gestiegen und stellt trotz anhaltendem Bauboom ein dringendes Problem dar. Mit der Entwicklung und dem Beschluss eines ehrgeizigen Masterplans versucht die Stadtverwaltung, im Hinblick auf eine wachsende geordnete Urbanisierung, Einfluss zu nehmen.

Die weiteren größeren Städte sind die restlichen 27 Distrikthauptstädte, darunter Muhanga (Gitarama), Huye (Butare), Musanze (Ruhengeri) und Rubavu (Gisenyi), deren Einwohnerzahlen aber nur bei rund 100.000 liegen. Der Großteil der Bevölkerung lebt nach wie vor auf dem Land. Die in den meisten Entwicklungsländern zu beobachtenden hohen Geburtenraten haben «eine junge Bevölkerung» zur Folge. In Bezug auf Ruanda sind ca. 45 % der Bevölkerung unter 15 Jahre alt. Nimmt man die bis zu 25-jährigen Personen hinzu, so entfällt knapp 70 % der Gesamtbevölkerung auf die Altersgruppe von 0 bis 25 Jahre. Diese Altersstruktur verschärft die

bestehenden Probleme der Bereitstellung ausreichender Ausbildungs- und Arbeitsplätze.

Dörfer als soziale und kulturelle Einheiten, wie beispielsweise in Europa, sind in Ruanda grundsätzlich unbekannt. Vielmehr herrscht eine Streusiedlungsweise. Die ländliche Bevölkerung lebt in Einzelgehöften. Die Gehöfte eines Hügels sind durch ein dichtes Netz von Fußwegen und Pisten miteinander verbunden. Die traditionelle Behausung bestand ursprünglich aus einer runden Hütte aus bogenförmigem Flechtwerk, das mit Gras, Schilfrohr oder Papyrus bedeckt wurde. Als Weiterentwicklung bekam die Hütte, bei gleichbleibenden Grundbaumaterialien, eine senkrechte Wand aus Holz und Flechtwerk, welche durch Lehm abgedichtet wurde. Als Eindeckung war noch bis vor einigen Jahren (Ende der 90er-Jahre) ein kegelförmiges Strohdach üblich.

Heute überwiegen Häuser mit rechteckigem Grundriss, die aus luftgetrockneten Ziegeln gebaut und mit einem Dach aus Wellblech oder gebrannten Dachpfannen gedeckt sind.

Die Wohnanlage, auch Urugo genannt, bestand zumeist aus Wohnhaus, Stall, Speicher- und Vorratsgebäude und wurde oft von einer hohen Hecke umgeben. Baumaterialien und Ausführung variieren je nach Region.

Streusiedlungen haben sich aus praktischen Gründen durchgesetzt. Diese sind durchaus für die alltäglichen Arbeit von Vorteil: Die Menschen wohnen nah an ihren zu bestellenden Feldern und können gleichzeitig ihren kleinen Viehbestand besser überwachen und versorgen. Diese Siedlungsform hat andererseits große Nachteile. Sie führt zu einer starken Zersiedelung der Landschaft und erschwert die Versorgung mit Wasser und Strom sowie den grundsätzlichen Aufbau jeglicher Infrastruktur.

Nach 1994 förderte die ruandische Regierung das Wohnen in Siedlungen, auch Imidugudu genannt. Dies geschah im Rahmen

einer neuen Wohnungspolitik, die auf den Zugang zu einer Grundversorgung, mehr Sicherheit und auf einer Schaffung von Beschäftigungsmöglichkeiten neben

der Landwirtschaft abzielte. Bei der Umsetzung führte die veränderte Wohnweise bei der Bevölkerung zu Akzeptanzproblemen. Insbesondere die umstrittene Regierungsinitiative zur Abschaffung von Strohhütten ab 2008, bekannt unter dem Slogan „Bye-Bye Nyakatsi“, führte vor allem im Jahr 2011 zum zweifelhaften Umgang mit Bürgerrechten. Damals wurden ca. 120.000 Strohhütten, zum Teil unter Zeitdruck, abgerissen. Aus Regierungssicht war diese Aktion in die Maßnahmen zur Armutsbekämpfung und Verbesserung der Wohnbedingungen für die ärmsten Bevölkerungsschichten eingebunden. Mit der wachsenden Anzahl von Siedlungen (regional unterschiedlich) ist ein langfristiger Strukturwandel ansatzweise erkennbar.

Hauptträger des Güter- und Personentransports in Ruanda ist die Straße. Das Straßennetz (ca. 14.000 km Länge) gehört zu den dichtesten in Afrika, überwiegend besteht dieses jedoch aus unbefestigten Pisten und Schotterstraßen. Befestigte Straßen gibt es dagegen nur auf einer Länge von ca. 4.000 km. Solche Straßen verbinden die wichtigsten Zentren des Landes miteinander. Auch die Hauptverbindungsstrecken zu den Nachbarstaaten Burundi, Tansania, Uganda und der DR Kongo sind für die Personen- und Gütertransporte geteert. Alle übrigen Pisten sind in schlechtem Zustand und während der Regenzeit, besonders in abgelegenen Gemeinden, nicht passierbar. Hier hat die Regierung in den letzten Jahren kontinuierlich investiert.

Die bestehenden Hauptverbindungsstrecken zu den Nachbarländern wurden größtenteils bereits saniert. Auch die weiteren Überlandstraßen sowie das städtische Straßennetz wurden bzw. werden momentan mit großem Aufwand verbessert, erweitert oder befestigt. Ruanda verfügt über kein Schienennetz. Pläne zum Bau einer Eisenbahnlinie sind jedoch seit längerer Zeit auf

der Tagesordnung. Diese sollte ursprünglich Ruanda sowie sein ebenso eingeschlossenes Nachbarland Burundi über die Anbindung und Rehabilitierung der bestehenden Schienenstrecke in Tansania mit dem Hafen von Dar es Salaam verbinden. Eine Machbarkeitsstudie, die von der DB International, Deutschland und BNSF aus den USA bereits durchgeführt wurde, hat die Erstphase des Dreiländerprojekts positiv bewertet. Für die 2. Phase wurde Canrail / Gibb, ein kanadisches Unternehmen mit der umfassenden Evaluierung des Projekts im Jahr 2012 beauftragt. Während der darauf folgenden Jahre gab es einen Projektstillstand. Seit 2017/18 ist das Projekt wieder auf der Spur, Projektausschreibungen werden vorbereitet. In den vergangenen Jahren herrschte, vor allem auf der Seite der ruandischen Regierung, Unzufriedenheit über die zögerliche Umsetzungsgeschwindigkeit seitens der beiden anderen Partnerländer Tansania und Burundi.

Inzwischen hatte sich Ruandas Regierung – in einer inzwischen gescheiterten- Partnerschaft mit den Ländern Uganda und Kenia, einem Alternativprojekt zugewandt. Beim neuen Projekt handelt es sich um den Bau einer Bahnlinie, dem so genannten Nordkorridor, welche über Kampala und Nairobi, den

Hauptstädten Ugandas bzw. Kenias, zum Seehafen Mombasa führen soll. Die Durchführung der ersten Projektphase läuft bereits. Der Flugverkehr spielt eine wichtige Rolle für das Binnenland Ruanda. Im Güterverkehr wird er für hochwertige und kurzfristig benötigte Güter als Alternative zu lang andauernden Transporten über See- und Landwege genutzt. Mit dem Kigali International Airport befindet sich ein kleiner Flughafen ca. 15 km östlich des Stadtzentrums. Der Flughafen in Kigali wird von internationalen Fluggesellschaften wie Brussels Airlines, KLM, Qatar Airways, Turkish Airlines und Ethiopian Airlines angeflogen.

Durch das rasche Wachstum Kigalis liegt der Flughafen inzwischen mitten im städtischen Wohngebiet. Aus diesem Grund sowie wegen des schnell wachsenden Flugverkehrs, wird derzeit

ein neuer Flughafen ca. 30 km südöstlich der Hauptstadt gebaut. In Huye im Süden, Rubavu im Westen und Kamembe im Südwesten des Landes befinden sich drei weitere kleine lokale Flughäfen, welche nur für Inlandsflüge genutzt werden.

Nachdem die frühere nationale Fluggesellschaft Air Ruanda im Jahr 1994 den Flugbetrieb eingestellt hatte, wurde im Jahr 2009 eine neue Airline gegründet. Mit RwandAir operiert heute eine junge, moderne und schnell wachsende Fluggesellschaft vom internationalen Flughafen in Kigali aus, von wo sie 22 überwiegend afrikanische Städte anfliegt. Ferner bietet RwandAir Fernflüge nach Dubai, Mumbai, Brüssel und London an.