HAUSARBEIT

Im Rahmen der Exkursion

„Sri Lanka“ im Sommersemester 2010

☙ Verkehrsinfrastruktur & Transport in Sri Lanka ❧

Leitung und Betreuer:

Prof. Dr. Jürgen **BREUSTE**

Vorgelegt an der

Naturwissenschaftlichen Fakultät der Universität Salzburg

Fachbereich: Geographie und Geologie

am 18. März 2010

UNIVERSITÄT SALZBURG

GEBHART, Markus
Matrikelnummer: 0721085

ELISCHER, Thomas
Matrikelnummer: 0822003

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

INHALTSVERZEICHNIS

1 EINLEITUNG 3

2 ALLGEMEINES ZU SRI LANKA 4

3 DAS STRAßENNETZ SRI LANKAS 5

3.1 Das urbane Straßennetz am Beispiel Colombos 5

3.2 Das rurale Straßennetz 7

4 ÖFFENTLICHE VERKEHRSMITTEL IN SRI LANKA 8

4.1 Busverkehr 8

4.2 Schienenverkehr 9

5 IN- UND AUSLÄNDISCHER FLUGVERKEHR IN SRI LANKA 10

6 GÜTERVERKEHR – IM- UND EXPORTE VON UND NACH SRI LANKA 14

7 FAZIT 15

ABBILDUNGSVERZEICHNIS 17

TABELLENVERZEICHNIS 17

LITERATURVERZEICHNIS 18

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

1 Einleitung

GEBHART, Markus

Im Rahmen der Exkursionsnachbereitung für die vergangene Sri Lanka Exkursion von 27. März 2010 bis 11. April 2010 stellen wir Ihnen die Verkehrsinfrastruktur und den Transport bzw. die Transportwege auf Sri Lanka vor.

Die Hausarbeit ist gegliedert in zwei Teile, jeweils von verschiedenen Bearbeitern (GEBHART, Markus / ELISCHER, Thomas). Ich gehe zunächst auf Allgemeines u Sri Lanka ein, bevor ich mich dem Straßennetz des Inselstaates widme und dabei sowohl das urbane als auch das rurale Straßennetz detailliert erläutere. Dort erfährt der Leser genaueres über den Zustand, die Beschaffenheiten und die Zukunftspläne des Straßennetzes. Besonders wird dabei natürlich auf den Verkehr in und um die Hauptstadt Colombo eingegangen. Im Anschluss an diese Textpassage wird über die Bedeutung und Struktur der öffentlichen Verkehrsmittel geschrieben, welche eine tragende Rolle für das gesamte Verkehrsnetz Sri Lankas haben. Zunächst wird dabei die Bedeutung der Einführung der Omnibusse, später etwa die Geschichte und Entwicklung der Eisenbahn diskutiert.

Darauf folgt der zweite Teil der Hausarbeit von Herrn ELISCHER, der sich intensivst mit dem In- und ausländischen Flugverkehr von und nach Sri Lanka auseinandersetzt. Besonders interessant ist dabei der inländische Flugverkehr, da das Flugzeug eine fundamentale Rolle im Verkehrswesen Sri Lankas trägt. Als letzten aufgeführten Punkt, geht Herr ELISCHER auf den Güterverkehr ein, der natürlich von entscheidender Bedeutung in wirtschaftlicher und politischer Hinsicht ist.

Zum Schluss der Arbeit lesen Sie noch ein kurzes Fazit der jeweiligen Autoren.

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

2 Allgemeines zu Sri Lanka

Sri Lanka ist ein Inselstaat im Indischen Ozean mit einer Gesamtfläche von 65.610km² und 18,9 Millionen Menschen, das entspricht einer Bevölkerungsdichte von 293 Einwohner pro km². Die größten Städte sind die Hauptstadt Colombo mit 650.000 Einwohnern, gefolgt von Dehiwala-Mount Lavinia (210.000 Einwohner), einem Vorort Colombos, Negombo (123.000 Einwohner) und Jaffna (118.000 Einwohner) im Norden der Insel. (vgl.: GAßMANN, 2007:41) Anhand dieser Zahlen lässt sich bereits erschließen, dass ein Großteil der Bevölkerung auf dem Land wohnt.

Der Inselstaat Sri Lanka, der bis 1972 Ceylon hieß, hatte in seiner Geschichte viele unterschiedliche Namen. Die heutige singhalesische Bezeichnung „Lanka“ bedeutet soviel wie „die Leuchtende“, die Ergänzung „Sri“ ist ein singhalesischer Ehrentitel, der soviel wie „göttlich“ oder „geheiligt“ bedeutet. Das göttlich leuchtende Land wie es übersetzt heißen würde, trug aber auch Namen wie die Kupferinsel, die Bezaubernde oder die Löweninsel. Die portugiesischen, niederländischen und britischen Kolonialherren verwendeten allerdings den von den Portugiesen eingeführten Namen „Ceylon“, bis es am 22. Mai 1972 erstmals durch eine gültige demokratische Verfassung als demokratisch sozialistische Republik Sri Lanka ausgerufen wurde – unabhängig wurde Sri Lanka bereits am 4. Februar 1948 innerhalb des Britischen Commonwealth.

Im Zeitalter des 16. Jahrhunderts bis ins 19. Jahrhundert wechselten sich die drei großen Kolonialmächte Portugal, Holland und England mit der Besetzung Sri Lankas regelrecht ab. Die Besetzer sorgten für eine verbesserte Infrastruktur und den Anbau von Kaffeeplantagen, die später durch Teeplantagen ersetzt wurden. Bis heute ist Tee eines der wichtigsten Exportgüter Sri Lankas, das unter anderem das drittgrößte Anbaugebiet der Erde besitzt.

Die aktuelle politische Lage des Landes ist durch den Konflikt mit den im Norden ansässigen Tamilen und den Singhalesen (stellen 82% der Gesamtbevölkerung) seit jeher angespannt. Seit Anfang der 1970er forderten die Tamilen einen eigenen Staat, den sie im Norden und Osten der Insel einführen wollten. Schließlich eskaliert der Konflikt 1983 und es kommt zum Bürgerkrieg zwischen den Tamilen und Singhalesen. Die Tamilen verübten durch „Guerilla-Organisationen (...) Anschläge

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

gegen die Singhalesen und deren Einrichtungen.“ (GAßMANN, 2007:68) Nach diversen Waffenstillständen erklärt der sri-lankische Präsident Mahinda Rajapaksa am 16. Mai 2009, dass seine „Regierung, mit dem totalen Engagement der Streitkräfte, die LTTE[1] in einer nie dagewesenen humanitären Operation endlich militärisch besiegt hat.“ (WELTONLINE, 2009)

3 Das Straßennetz Sri Lankas

Es existiert mit knapp 100.000 km Länge ein ausgedehntes Straßennetz in Sri Lanka, davon zählen lediglich 11.500 km zu Haupt- bzw. Nationalstraßen. Daraus kann man bereits erschließen, dass der Hauptverkehr sich im ländlichen Bereich abspielt – über 70% des Verkehrs in Sri Lanka ereignet sich auf Bundesstraßen. Die restlichen knapp 20% sind also dem Stadtverkehr, zum Beispiel in Colombo, zuzuschreiben. Positiv erwähnenswert ist der Zustand der Straßen, der sich in den letzten Jahren deutlich verbessert hat, beispielsweise sind heutzutage die meisten Straßen asphaltiert, nur auf dem Land findet man gelegentlich noch Schotterwege oder Trampelpfade. Mit Hilfe des verhältnismäßig gut funktionierenden Linienbusverkehrsnetzes sind alle größeren Knotenpunkte des Landes für die Bevölkerung gut erreichbar.

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

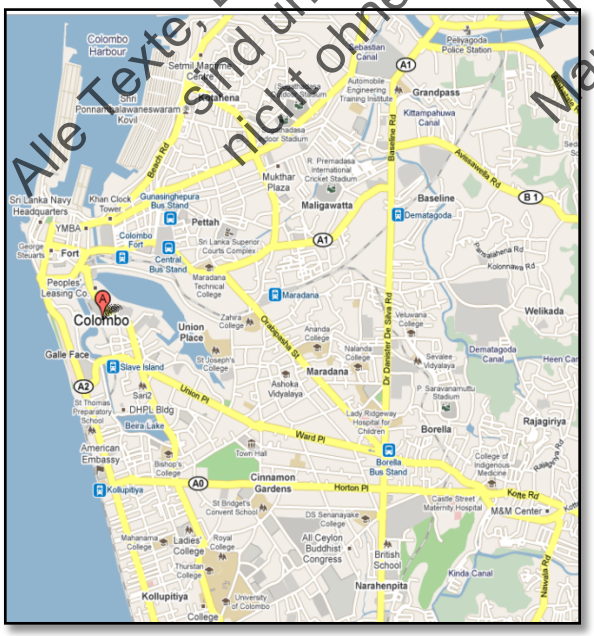


Abb. 1: Straßenkarte von Colombo

3.1 Das urbane Straßennetz am Beispiel Colombos

Die Hauptstadt und größte Stadt Sri Lankas – Colombo – ist wie viele andere asiatische Städte hektisch und laut. Dort spielt sich mehr Verkehrstreiben ab, als irgendwo anders auf der gesamten Insel, weswegen Colombo die höchste Straßendichte des Landes hat. Das bedeutet, dass man nirgendwo mehr Straßen auf einer gewissen Fläche findet als dort. Diese Straßen werden von

[1] LTTE = Liberation Tigers of Tamil Eelam (radikale Organisation der Tamilen)

Linienbussen, Autos, Motorrädern, Dreirädern (Tuk-Tuks) und Fahrrädern täglich tausendfach befahren. Daher sind die Hauptstraßen in und um Colombo sind sehr gut ausgebaut und werden weitgehend verbessert und neu gepflastert. Erweiterungspläne für andere Schnellstraßen, wie zum Beispiel den Colombo–Katunayake–Expressway, den Colombo–Kandy–Expressway, den Colombo–Padeniya–Expressway und die Außenring–Autobahn, die um Colombo herumführen soll, um ein noch größeres Verkehrsaufkommen zu vermeiden (Umgehungsstraße). Auf Abb. 2 sind die wichtigsten Autobahnen des Landes – ob bereits errichtet oder in Planung – sehr schön dargestellt. Die sri-lankische Regierung hat diese Karte im Dezember 2001 veröffentlicht, als viele der eingezeichneten Straßen, wie der Autobahnring um Colombo (Outer Circular Road OCR – orange/weiß dargestellt) noch in Planung waren. 2009 wurde schließlich mit dem Bau des 29 km langen OCR, der nun Outer Circular Highway (OCH) heißt begonnen – mit der Fertigstellung ist 2011 zu rechnen.

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebert 2013

Abb. 2: Proposed Expressways 2000 – 2010

In Colombo selbst ist „die Galle Road ist die Hauptschlagader (...). Sie zieht sich (..) vom Fort einige hundert Meter landeinwärts entlang der Küste bis an die südliche Stadtgrenze.“ (REISESPINNE.DE, 2010)

3.2 Das rurale Straßennetz

Im krassen Gegensatz zu der Hektik der Großstädte steht das rurale Straßennetz Sri Lankas. 70% aller Straßen des Landes sind Bundesstraßen, das eigentliche Leben sollte hier pulsieren. Leider ist der Zustand der überwiegend asphaltierten Straßen nicht immer gut und von großen Schlaglöchern geprägt. Bedauerlicherweise haben die unkontrollierte Entwicklung von Straßenkontrollen sowie Jahre der Vernachlässigung und schlechter Instandhaltung der Straßen zu geringen Reisegeschwindigkeiten – teilweise Durchschnittsgeschwindigkeiten von 20km/h – und schlechtem Service geführt. Durch die verhältnismäßig schlechten Straßenverhältnisse wurde über die letzten Jahre hinweg der Fernverkehr stark entmutigt und dadurch eine Behinderung der Verteilung der wirtschaftlichen Aktivitäten und Entwicklungen in anderen Regionen als der Metropolregion Colombo hervorgerufen. Dennoch sind die Landstraßen äußerst wichtig für die große Mehrheit der Menschen in Sri Lanka, die in den Dörfern leben – rund 65 Prozent der Bevölkerung des Landes. Oft sind sie der einzige Weg für die Menschen aus ruralen Gebieten, zu grundlegenden Dienstleistungen wie Krankenhäusern, Schulen oder Märkten zu erreichen. Da die wenigsten Dorfbewohner ein eigenes Kraftfahrzeug besitzen sind noch oft traditionelle Ochsenkarren als Verkehrsmittel zu sehen. Die Straßen auf dem Land sind also für die Bewegung von Menschen und Gütern gleichsam wichtig und spielen eine bedeutende Rolle bei der Integration des Landes.

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2019

Abb. 3: Rurales Straßenbild

4 Öffentliche Verkehrsmittel in Sri Lanka

4.1 Busverkehr

Busse sind in Sri Lanka das wichtigste Verkehrsmittel überhaupt. Jedes noch so kleine Dorf ist durch den Busverkehr verbunden und viele Orte verfügen über einen Busbahnhof, der meist im Zentrum der jeweiligen Ortschaft liegt. Da die Busse auch das absolut billigste Verkehrsmittel Sri Lankas sind, sind sie auch fast immer überfüllt. Beispielsweise kostet eine Fahrt durch die Hauptstadt Colombo umgerechnet gerade einmal 30 Euro-Cent. Für längere Strecken wie von Colombo nach Matara (152 km) muss man mit etwa 1,50 Euro (~ 220 Rupien) rechnen. Generell gibt zum einen die großen Busse der staatlichen Transportgesellschaft CTB (Central Transport Board) und zum anderen eine Vielzahl an kleinen privaten Busunternehmen. Der Ursprung der Transportgesellschaft findet sich in den 1950er Jahren, als die ersten Busunternehmen nach Sri Lanka kamen. Schließlich wurden diese 1958 verstaatlicht und die CTB gegründet, welche zur damaligen Zeit das weltweit größte Busunternehmen war. Heute hat Sri Lanka das wohl am besten ausgebaute Busnetz der Welt, jedoch können die vorhandenen Busse den Bedarf an Transportmöglichkeiten bei Weitem nicht decken. Das dicht ausgebaute Busnetz Sri Lankas, das alle wichtigen (Groß–) Städte auf Schnellstraßen und die kleineren Ortschaften auf Nebenstraßen ebenfalls gut erschließt zählt somit zum wichtigsten Verkehrsnetz der Insel. Durch das Überangebot der zu transportierenden Personen haben sich in der näheren Vergangenheit immer mehr private Busunternehmen angesiedelt, die versuchen für einen höheren Preis, aber auch mit höherem Komfort wie zum Beispiel Klimaanlagen, Touristen zu locken und das Netzwerk zu entlasten. Diese Privatunternehmen stellen für die staatlichen Busse eigentlich keine Konkurrenz dar, da die meisten Sri Lankesen immer noch die billigeren amtlichen Busse nutzen. Für Touristen, die es gerne bequemer haben, sind die Privatbusse jedoch von Interesse, da sie auch nur an wenigen Orten Halt machen und somit wesentlich schneller und komfortabler sind. Wie die „National Transport Commission“ aus Sri Lanka mitteilt, befinden sich derzeit etwa 23.000 Busse auf Sri Lankas Straßen, wovon knapp 18.000 Privatbusse sind. (vgl.: NATIONAL TRANSPORT COMMISSION, 2009) Man erkennt also anhand dieser Zahlen bereits wie wichtig die Privatbusse für das gesamte Busnetz des Landes sind. Am 02. August 2010 hat Präsident Mahinda Rajapaksa seinen Transportminister beauftragt die SLTB Flotte

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gerhart 2013

um weitere 500 Busse zu erweitern. In der ersten Phase sollen zunächst 100 Busse importiert werden, die restlichen sollen in Bälde folgen. Der Präsident habe bemerkt, dass es über einen langen Zeitraum einen Mangel an Bussen auf Langstrecken gab und deshalb die Erweiterung angeordnet. Der Sprecher des Präsidenten sagte, dass die meisten Busse SLTB alt seien und sie deshalb nicht mit dem privaten Bus-Sektor konkurrieren können. (vgl.: GOVERNMENT OF SRI LANKA, 2010)

4.2 Schienenverkehr

Der Schienenverkehr Sri Lankas hat seinen Ursprung bereits in der Kolonialzeit Mitte des 19. Jahrhunderts. Die erste Strecke wurde am 26. April 1867 eingeweiht und verband Colombo mit Kandy. Nach und nach wurden mehrere Strecken erschlossen, so dass sich die Gesamtlänge des Streckennetzes heute auf annähernd 1.500 km erstreckt. Ursprünglich war der Schienenverkehr nicht als Passagiertransportmittel gedacht, sondern diente dem Transport von Kaffee und Tee aus dem Hügelland nach Colombo für den Export. Mit dem Bevölkerungswachstum erhöhte sich das Verkehrsaufkommen im Personenverkehr jedoch und in den 1960er Jahren überholte dieser auch den Sektor der Fracht im Schienenverkehr. Gegenwärtig dient die Bahn vor allem der Beförderung von Fahrgästen, besonders Pendlern von und nach Colombo. (vgl: SRI LANKA RAILWAYS, 2007) Heute sind die meisten Großstädte Sri Lankas durch das Schienennetz der staatlichen Eisenbahngesellschaft *Sri Lanka Railways* miteinander verbunden, deren wichtigsten Eisenbahnstrecken folgende sind:

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

Colombo Fort →	Anuradhapura	Colombo Fort →	Hikkaduwa
Colombo Fort →	Avissawella	Colombo Fort →	Kandy
Colombo Fort →	Badulla	Colombo Fort →	Matara
Colombo Fort →	Batticaloa	Colombo Fort →	Polonnaruwa
Colombo Fort →	Bentota	Colombo Fort →	Puttalam
Colombo Fort →	Galle		

Tab. 1: wichtigste Eisenbahnstrecken

Wie man in Tab. 1 erkennen kann, sind alle bedeutenden Städte des Landes mit der Hauptstadt verbunden und per Bahn erreichbar. Das hat natürlich zumeist wirtschaftliche Gründe, da die meisten Exportgüter von Colombo verschifft werden.

5 In- und ausländischer Flugverkehr in Sri Lanka

ELISCHER, Thomas

Begonnen hat der Flugverkehr auf Sri Lanka im Jahre 1936 als in Ratmalana eine Flugbahn gebaut wurde. Air Ceylon wurde gegründet und mit dem Kauf von drei Flugzeugen begann der internationale Luftverkehr (begrenzt nach Indien). Später, im Jahre 1961, wurde in Katuyanake ein moderner mit internationalen Standards ausgestatteter Flughafen errichtet. Die kanadische Regierung steuerte die nötigen Gelder zur Asphaltierung der Start- und Landebahn bei. Dies war der Startschuss für den weltweiten Flugverkehr.

Das Tor nach Sri Lanka ist der Flughafen zu Colombo, der Bandaranaike International Airport (seit 1966 in Betrieb). Er befindet sich etwa 35 km nördlich der Hauptstadt, in Katunayake. Betrieben wird dieser von der Gesellschaft „Airports and Aviation Services Ltd“. Da der Flughafen zwar der größte (und einzige internationale) der Insel ist, ist er auf globaler Ebene betrachtet, mit einem Terminal, ein kleiner Flughafen. Auf Passagierzahlen und Cargo Transporte, sowie die Statistiken wird auf Seite elf näher eingegangen. Der Flughafen wurde im April 2010 von 24 verschiedenen Airlines angeflogen. Neben diesem Flughafen gibt es noch 14 weitere Flughäfen, die allerdings nur nationale Ziele anfliegen. Die Flughäfen sind zum Teil sehr klein, sodass man eventuell eine Maschine chartern muss, damit diese überhaupt in die Luft geht.

Hier eine Tabelle der „Civil Aviation Authority of Sri Lanka“ der Jahre 2000 bis 2007. Diese Tabelle gibt die exakte Anzahl der Passagiere an, die in einem Jahr im Bandanaraike International Airport angekommen bzw. abgeflogen sind. Des Weiteren sind auch die Cargo Frachten aufgelistet, die in „metric tons“ angegeben sind, sprich eine Tonne oder 1000 Kilogramm:

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

Passenger and Cargo Movements for 2000 to 2007 by International Airlines

Year	Passengers			Cargo (metric tons)		
	Uplifted	Discharged	Total	Loaded	Unloaded	Total
2000	1,377,097	1,323,106	**2,700,203**	63,312	36,851	**100,163**
2001	1,278,319	1,237,172	**2,515,491**	46,917	31,520	**78,437**
2002	1,350,662	1,331,285	**2,681,947**	52,890	32,731	**85,621**
2003	1,630,292	1,602,470	**3,232,762**	76,140	48,475	**124,615**
2004	2,015,328	2,063,146	**4,078,474**	83,186	50,370	**133,556**
2005	2,133,413	2,105,748	**4,239,161**	84,849	57,505	**142,354**
2006	2,310,264	2,275,516	**4,585,780**	96,218	57,914	**154,132**
2007	2,442,332	2,398,666	**4,840,998**	97,361	57,052	**154,413**

Abb. 4: Absolute Zahlen der Passagierbeförderungen durch internationale Airlines

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

Wie zu erkennen ist, ist seit 2001 die Zahl der Passagiere konstant gewachsen, folglich kann man hiermit auch das Wachsen der Tourismusbranche in Betracht ziehen. Die Cargo Frachten wurden ebenso in steigender Tendenz via Flugzeug umgeschlagen. Um dieses steigende Verkehrsaufkommen bildlich zu verdeutlichen, hier noch ein Diagramm dieser oben aufgeführten Daten:

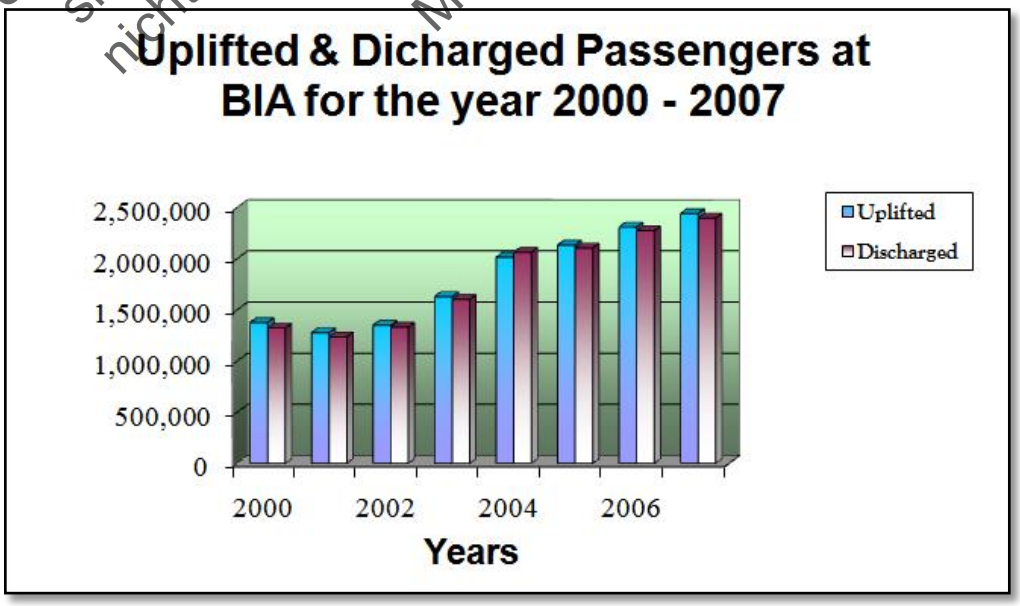


Abb. 5: Passagierzahlen graphisch dargestellt - Bandaranaike International Airport

Sri Lanka selbst verfügt auch über eine internationale Airline, die "SriLankan Airlines". Sie besitzt die am größten ausgebaute Flotte mit 14 Flugzeugen. Die Airline fliegt 44 Ziele in 29 Ländern an, darunter 12 Flughäfen in Europa.

SriLankan Cargo verfügt über eine Flotte von 12 Flugzeugen, welche 38 Flughäfen in 25 Ländern weltweit anfliegen.

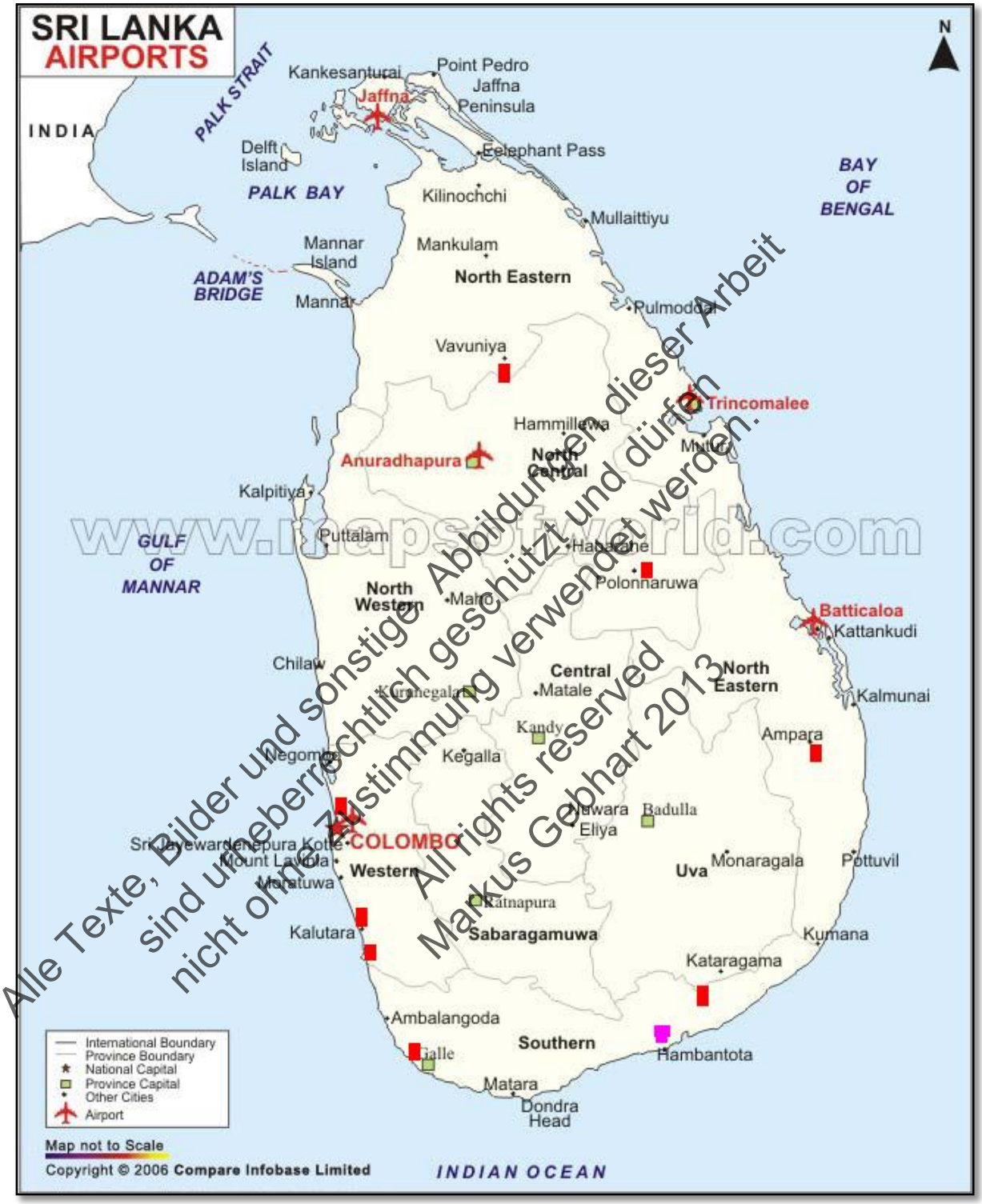
Zum inländischen Flugverkehr muss gesagt werden, dass es aufgrund geringer Auslastung wenig Datenmaterial über Statistiken gibt. Touristen reisen zwar zum Teil inländisch per Flugzeug, doch meist sind die Maschinen gechartert und werden somit in den Statistiken nicht erfasst. Hier allerdings ein Auszug der Passagieranzahl (person approximately) pro Jahr im nationalem Flugverkehr von Colombo nach Jaffna, der am meisten ausgelasteten inländischen Flugverbindung:

SECTOR	2002 (Since June)		2003		2004		2005		2006	
	No of PAX	No of flights	No of PAX	No of flights	No of PAX	No of flights	No of PAX	No of flights	No of PAX	No of flights
Ratmalana - Jaffna	39,378	931	88,943	3,262	59,167	1,917	63,954	1,693	29,054	726

Abb. 6: Absolute Zahlen inländischer Flugpassagiere

Die starken Schwankungen der Nutzung der nationalen Flüge in diesem Sektor Colombo – Jaffna lässt sich wohl durch die damaligen politischen Unruhen begründen. Leider sind keine Statistiken (trotz Kontaktaufnahme mit der Civil Aviation Authority of Sri Lanka) der Jahre bis 2010 verfügbar. Hier eine Karte von der Website mapsofworld.com, auf der mit Flugzeugsymbolen die größeren Flughäfen dargestellt sind. Allerdings gibt es noch ein paar kleinere Flughäfen mehr, welche hier mit einem roten Balken eigenhändig eingezeichnet wurden. Zwei der insgesamt 14 Flughäfen dienen ausschließlich rein militärischen Zwecken (– nicht dass die anderen dies **nicht** tun). Der rosafarbige „P-Balken“ bei Hambantota steht für einen geplanten, sich im Aufbau befindenden Flughafen.

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gerhart 2013



www.mapsofworld.com
Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

Abb. 7: Flughäfen auf Sri Lanka, veränderter Entwurf

6 Güterverkehr – Im- und Exporte von und nach Sri Lanka

Die ersten Im- und Exportgeschäfte auf Sri Lanka wurden schon vor der Kolonialisierung der Insel getätigt, da diese eine einmalige Lage als Umschlagplatz für Seefrachten besitzt. So hatte zum Beispiel der Hafen von Galle im Südwesten der Insel im Mittelalter schon eine bedeutende Rolle als Umschlagplatz zwischen arabischem und chinesischem Handel. Während des Kolonialisierungsprozesses entwickelte sich der Hafen von Colombo dann zu einem Welthafen, mit Handelspartnern aus Europa auf der einen, Fernost und Australien auf der anderen Seite.

Heute kann gesagt werden, dass sich Gütertransporte eher weniger des Mediums Flugzeug bedienen, sondern dass diese zum größten Teil über Wasserwege den Weg zur Insel finden, wobei im Hafen von Colombo ca. 90% der gesamten Waren umgeschlagen werden. Ein Auszug der Schiffsanläufe zu den drei Sri-lankischen Häfen: 1995 wurden im Hafen von Colombo ca. 3.300 Schiffe umgeschlagen, im Vergleich dazu im Hafen von Galle nur 69, im Hafen von Trincomalee 266.

Der inländische Gütertransport findet zum größten Teil auf dem Straßennetz Sri Lankas statt. Hier wird differenziert zwischen LKWs und anderen Fahrzeugen (Traktor, Busse, etc...) wobei letztere eine wenig bedeutende Rolle besitzen. Auch auf den Schienen werden Güter transportiert, allerdings sind die Zahlen im Vergleich zum Straßentransport nie wirklich angestiegen- was wohl durch den Ausbau des Straßennetzes wie auch den billigeren Kosten des Transports via LKW zu begründen ist.

Wurden beispielsweise im Jahre 1946 knapp 8000 LKWs zum Gütertransport eingesetzt, waren es 1971 knapp 38.000 und 1996 schon knapp 132.000- ein rapider Anstieg, auf den Schienen wurden 1946 ca. 1,4 Mio. Tonnen Güter transportiert, bis 1981 stiegen diese Transporte leicht an auf ca. 1,7 Mio. Tonnen, um danach bis zum Jahre 1996 auf ca. 1,1 Mio. Tonnen zu fallen. Der Gütertransport auf den Straßen ist demnach aufgrund Mobilitäts- und Kostenvorteilen effizienter.

Während der holländischen Kolonialepoche wurden inländische Wassernetzwerke angelegt, um Güter schneller durch die Kanäle transportieren zu können (das war vor der Motorisierung der Menschheit). Es gab 3 Sektoren, die Colombo- Beira

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

Verbindung, die Verbindung nach Puttalam sowie die Verbindung nach Kalu Ganga. Diese Kanalsysteme wurden aber seit dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr verwendet. Ab den 90er Jahren wurden Teile dieser Kanäle wieder zu Transportzwecken geöffnet, allerdings tragen diese nur minimalst zum Gesamtgütertransport bei.

7 Fazit

GEBHART, Markus

Zusammenfassend kann man sagen, dass Sri Lankas Verkehrsinfrastruktur verhältnismäßig gut ausgebaut ist, auch wenn verständlicherweise in der Hauptstadt Colombo und in anderen wichtigen Städten des Landes eine höhere Konzentration des Verkehrs stattfindet als in ruralen Gegenden. Die öffentlichen Verkehrsmittel, allen voran der Bus und die Bahn, spielen für die Bevölkerung eine sehr wichtige Rolle, da sie mit diesen Verkehrsmitteln fast alle Regionen des Landes erreichen können. Für den Güterverkehr ist der Schienenverkehr nach wie vor das entscheidende Transportmittel, da dieser zum einen günstiger als LKW-Transporte ist und zum anderen die vorhandenen gut ausgebauten Strecken vom Hochland nach Colombo weiterhin nutzen kann. Außerdem ist der Transport mit diesem Verkehrsmittel wesentlich schneller und sicherer als auf den teilweise in ruralen Gebieten mangelhaft ausgebauten (Schotter–) Straßen.

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

ELISCHER, Thomas

Die Situation zum Flugverkehr ist, was den internationalen Flugverkehr angeht, zufriedenstellend. Der inländische Personentransport via Flugzeug allerdings ist nicht unbedingt als zufriedenstellend zu bezeichnen. Einerseits liegt dies an der rezenten politischen Situation, die mit Waffengewalt ausgetragenen und kürzlich beendeten Unstimmigkeiten zwischen Tamilen und Singhalesen. Anderseits, in Anbetracht der finanziellen Situation der überwiegenden Mehrheit der Bevölkerung Sri Lankas, sind Flüge schlicht und einfach nicht finanzierbar. Das terrestrische Reisen ist im Vergleich zum Reisen via Flugzeug um ein vielfaches billiger.

Eine weiteres Argument für die nicht zufriedenstellende inländische Flugverkehrsauslastung ist auch die schlechte geographische Lage der Flughäfen. Verdeutlicht wird dies auf der größer abgebildeten Karte (Abb. 7), auf der alle Flughäfen Sri Lankas eingezeichnet sind. So gibt es zum Beispiel im Central District oder North- Western District keinen einzigen Flughafen – im Norden der Insel einen in Jaffna. Die meisten Flughäfen sind in der Küstenregion (Osten und Westen) und bedienen somit nicht das zentraler gelegene Land.

Zu den beiden letzten Kapiteln muss gesagt werden, dass die Informations- und Datenbeschaffung nicht gerade einfach war, vor allem bei den Statistiken neueren Datums – in Büchern und im Internet nicht vorhanden, von den zuständigen sri-lankischen "Ämtern" nicht ausgehändigt.

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.

All rights reserved
Markus Gebhart 2013

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Straßenkarte von Colombo 5

Quelle: <http://maps.google.com> (Zugriff: 2010-03-13)

Abb. 2: Proposed Expressways 2000 – 2010 6

Quelle:
<http://www.priu.gov.lk/news_update/Current_Affairs/ca200111/Expressways.pdf>
(Zugriff: 2010-03-13)

Abb. 3: Rurales Straßenbild 7

Quelle: <http://www.way2sven.de/srilanka/bilder/land/road2.jpg>
(Zugriff: 2010-03-13)

Abb. 4: Absolute Zahlen der Passagierbeförderungen durch internationale Airlines 11

Quelle: <http://www.caa.lk/stat5.htm> (Zugriff: 2010-04-19)

Abb. 5: Passagierzahlen graphisch dargestellt - Bandaranaike International Airport11

Quelle: <http://www.caa.lk/stat5.htm> (Zugriff: 2010-04-19)

Abb. 6: Absolute Zahlen inländischer Flugpassagiere 12

Quelle: <http://www.caa.lk/stat2.htm> (Zugriff: 2010-04-19)

Abb. 7: Flughäfen auf Sri Lanka, veränderter Entwurf 13

Quelle: <http://www.mapsofworld.com/international-airports/asia/srilanka.html>
(Zugriff: 2010-05-22)

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: wichtigste Eisenbahnstrecken 9

Quelle: GAßMANN, G. (2007:160)

Literaturverzeichnis

- ARJUNA´S ATLAS OF SRI LANKA (1997). Kapitel: Transport, S.130 ff
- CIVIL AVIATION AUTHORITY OF SRI LANKA (2010).
  < http://www.caa.lk/statistics.htm > (Zugriff: 2010-04-19)
- DOMRÖS, Manfred (1976). Sri Lanka. Die Tropeninsel Ceylon. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft. Kapitel: Verkehr, S. 8 - 9; S.263 ff
- GAßMANN, G. (2007). Sri Lanka (3. Auflage). Ostfildern: Verlag Karl Baedeker
- GOVERNMENT OF SRI LANKA (2010).
  <http://www.priu.gov.lk/news_update/Current_Affairs/ca201008/20100803president_instructs_add_buses_sltb.htm> (Zugriff: 2010-08-03)
- MEGAFLIEGER.DE (2010)
  < http://www.megaflieger.de/billigflieger/flughafen/internationaler-flughafen-colombo-bandaranaike_CMB-flug-buchen.html > (Zugriff: 2010-05-24)
- NATIONAL TRANSPORT COMMISSION (2009)
  < http://www.ntc.gov.lk/sub_pgs/projects_1.html > (Zugriff: 2010-07-23)
- REISESPINNE.DE (2010).
  < http://www.reisespinne.de/Forum/stichwortverzeichnis.php?do=item&id=15 >(Zugriff: 2010-03-13)
- SRI LANKAN AIRLINES (2010). < http://www.srilankan.lk > (Zugriff: 2010-05-19)
- SRI LANKA RAILWAYS (2007).< http://www.railway.gov.lk/history.html > (Zugriff: 2010-07-23)
- WELTONLINE (2009). < http://www.welt.de/politik/article3751565/Sri-Lanka-erklaert-Tamilen-Rebellen-fuer-besiegt.html > (Zugriff: 2010-03-13)
- WIKIPEDIA (2010).
  < http://en.wikipedia.org/wiki/SriLankan_Airlines_destinations >
  (Zugriff: 2010-05-12)
  < http://en.wikipedia.org/wiki/Category:Airlines_of_Sri_Lanka >
  (Zugriff: 2010-05-22)
  < http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airports_in_Sri_Lanka >
  (Zugriff: 2010-05-17)

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2015