

**Stefan Haben**

**Obertal 24b,**

**56077 Koblenz-Ehrenbreitstein**

**Matrikelnr.: 521003**

**SS 2013**

**Projektbericht „Fahrradwerkstatt Kirenge“**

**Bei Prof. Dr. Werner Hecker**

## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	II
Abbildungsverzeichnis.....	IV
1 Einleitung.....	1
2 Entstehung der Idee .....	1
3 Ruanda .....	2
3.1 Genozid.....	3
3.2 Das ruandische Schulsystem und die problematische demographische Entwicklung .....	4
3.3 Sprachbarrieren.....	5
3.4 Das ruandische Zeitgefühl und das Gefühl für Zahlen.....	6
4 Die École Précolaire et Primaire Saint Jean Baptiste de la Salle, Kirenge.....	7
5 Was sollte ursprünglich mit dem Projekt erreicht werden?.....	8
5.1 Berufliche Perspektiven.....	9
5.2 Transportmöglichkeit und Fortbewegungsmittel .....	9
5.3 Entrepreneurship.....	10
6 Ablauf des Projekts – die eigentliche Vorgehensweise .....	10
6.1 Erstellung der Webseite.....	11
6.2 Facebook.....	11
6.3 Infobrief .....	12
6.4 TuS Koblenz .....	12
6.5 Zeitungen .....	13
6.6 Lotto-Stiftung Rheinland-Pfalz .....	13
6.7 Schulen .....	14
6.8 SWR .....	15
6.9 Radio.....	15
6.10 Friedenskinder .....	15

6.11	Spendenquittung .....	16
6.12	Eingehende Spenden – überwältigende Bereitschaft.....	17
6.13	Das Verladen des Containers.....	17
7	Auftretende Probleme .....	18
8	Die Situation vor Ort.....	20
8.1	Flug, An- und Unterkunft .....	20
8.2	Konstruktion der Fahrradwerkstatt.....	21
9	Weitere Vorgehensweise .....	26
9.1	Verkauf einiger Fahrräder .....	27
9.2	Verteilung anhand des Ticketsystems – Was ist das Ticketsystem? . .....	27
9.3	Aufbau der Fahrradwerkstatt .....	28
9.4	Anstellung eines Fahrradmonteurs .....	29
9.5	Werbung .....	30
9.6	Entrepreneurship.....	30
9.7	Wie kann der Diebstahl von Fahrrädern verhindert werden?.....	31
10	Controlling: Positive und negative Überraschungen.....	31
11	Ausblick .....	33
	Literaturverzeichnis.....	V
	Anhangsverzeichnis .....	VII

## Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1: Ursprünglicher Budgetierungsplan .....	21
Tabelle 2: Kostenübersicht Konstruktion Fahrradwerkstatt .....	24
Tabelle 3: Tatsächliche Projektkosten .....	24

## **1 Einleitung**

Im dritten Semester des Masterstudiengangs Business Management ist für Studenten des Schwerpunkts International Management ein Auslandssemester bzw. die Betreuung eines Projekts im Ausland verpflichtend. Als einer dieser Studenten fing ich bereits früh an mir Gedanken zu machen, welche der Alternativen die für mich geeignetste wäre. Zwar hätte ich großes Interesse gehabt nach meinem in den USA absolvierten Bachelor-Studium erneut die Chance zu ergreifen ein Semester im Ausland zu verbringen, allerdings war dies nur schwer mit meinem Beruf in Einklang zu bringen. Daher entschloss ich mich für die zweite Alternative, ein Projekt im Ausland zu betreuen.

## **2 Entstehung der Idee**

Obwohl das eigentliche Projekt erst im Februar 2013 startete, entstand die ursprüngliche Idee bereits im Sommer 2012. Zu dieser Zeit hatte ich für zehn Tage die Gelegenheit nach Ruanda zu reisen, das Land und insbesondere auch die École Précolaire et Primaire Saint Jean Baptiste de la Salle in Kirenge, über die ich später noch ausführlich berichten werde, kennenzulernen. Der Kontakt nach Ruanda und insbesondere zur École Précolaire et Primaire Saint Jean Baptiste de la Salle in Kirenge kam über Frau Ursula Ohly zustande. Als ehemalige Schulleiterin der KA-Schule in Vallendar, an der auch meine Mutter als Lehrerin arbeitet, ist sie seit nunmehr drei Jahren feste Mitarbeiterin in Kirenge.

Jährlich verbringt sie etwa neun Monate vor Ort und war ebenso im Juni vergangenen Jahres da. Während meines Aufenthalts tauschten wir uns häufig über die bestehenden demografischen und infrastrukturellen Probleme in Ruanda aus. Nachdem ich ihr mitgeteilt hatte, dass im dritten Semester des Masterstudiengangs Business Management an der Hochschule Koblenz ein Auslandssemester respektive eine Projektphase vorgeschrieben sei, kamen wir schnell auf die Idee, dass ich diese doch in Ruanda verbringen könnte. Nach reiflicher Überlegung, intensivem Austausch mit den Einwohnern Kirenges und umfangreicher Recherche sind wir zu dem Entschluss

gekommen, dass eine Fahrradwerkstatt der Schule gut tun könnte. Die Gründe hierfür werden später ausführlich behandelt.

### **3 Ruanda**

Um die Umgebung meines Projekts und die teilweise daraus resultierenden Schwierigkeiten näherbringen zu können, will ich im Folgenden einige grundlegende Daten zum Land Ruanda geben. Ruanda liegt knapp südlich des Äquators in Ost-Zentralafrika und ist ein Binnenland, was bedeutet, dass es als eines der wenigen afrikanischen Ländern keinen Zugang zum Meer hat. Das Land hat bei einer Größe von 26.340 Quadratkilometern ca. 10,5 Millionen Einwohner, von denen ca. 1.000.000 in der Hauptstadt Kigali wohnen. Im Vergleich dazu hat das deutsche Partnerland Rheinland Pfalz aktuell knapp 4.000.000 Einwohner bei einer Fläche von etwa 20.000 km<sup>2</sup>. Diese Zahlen machen deutlich, dass Ruanda dichter besiedelt ist als Rheinland-Pfalz. Die Bevölkerung besteht aus insgesamt drei ethnischen Gruppierungen, von denen die Gruppe der Hutu mit 84% den mit Abstand größten Anteil ausmacht. Die übrigen Gruppierungen sind Tutsi (etwa 16%) und die Twa (etwa 0,1%). Die Landessprachen sind Kinyarwanda, Englisch und Französisch. Ruanda ist seit dem 1. Juli 1962 unabhängig. Die Regierungsform ist eine präsidentiale Republik und das aktuelle Staatsoberhaupt heißt seit April 2000 Paul Kagame. Das Bruttoinlandsprodukt in US-Dollar beträgt circa 608 Milliarden US-Dollar (Stand 2012), während das Pro-Kopf-Bruttoinlandsprodukt in US-Dollar bei etwa 650 US-Dollar liegt (ebenfalls 2012). In Ruanda herrscht ein tropisches Hochlandklima, was dadurch gekennzeichnet ist, dass die „Tageshöchsttemperaturen auf 1500 Meter Höhe meist unter 30°C, nachts selten unter 15°C“ sind. Desweiteren gibt es in Ruanda sowohl eine kleine Regenzeit von September bis November und eine kleine Trockenzeit von Dezember bis Januar als auch eine große Regenzeit von Februar bis Mai und eine große Trockenzeit von Juni bis September. Während ich bei meinem Aufenthalt im Mai 2012 noch die letzten Tage der Regenzeit miterleben durfte, herrschte dieses Jahr bereits die Trockenzeit.

Im Folgenden will ich versuchen gezielt auf einige Besonderheiten Ruandas und bestehende Unterschiede zu Deutschland einzugehen. Hierbei

wird insbesondere auf das ruandische Schulsystem, die problematische demographische Entwicklung, Sprachbarrieren und interkulturelle Unterschiede bezüglich der Zeitwahrnehmung zwischen Ruanda und Deutschland Bezug genommen. Beginnen möchte ich meine Ausführungen aber mit dem Genozid, der 1994 stattgefunden hat, Land und Leute seitdem prägt und noch immer verheerende Auswirkungen hat.<sup>1</sup>

### 3.1 Genozid

Das Wort Genozid „besteht aus den beiden Wortteilen genos (griechisch – Geschlecht) und caedere (lateinisch – vernichten)“ und ist ein Synonym für Völkermord.<sup>2</sup> In Ruanda beschreibt es den Massenmord, der von der Volkgruppe Hutu an den Tutsi und den gemäßigten Hutu begangen wurde. In nur 100 Tagen verloren insgesamt 800.000 Menschen ihr Leben.<sup>3</sup> Noch heute, etwa 19 Jahre nach dem Beginn der ersten Ausschreitungen hatte ich den Eindruck noch immer die verheerenden Auswirkungen spüren zu können. Die damalige Generation der Kinder musste miterleben, dass ihre Eltern entweder verfolgt und im schlimmsten Fall ermordet oder aber selbst zu Verfolgern und Mördern wurden. Aufgrund der Tatsache, dass viele Kinder damals ihre Eltern verloren oder aber durch die traumatischen Erlebnisse keine emotionale Bindung zu ihren Eltern aufbauen konnten, lernte diese Generation nie den normalen Umgang zwischen Eltern und Kindern kennen. Wie ich aus Gesprächen mit Ursula Ohly oder dem mexikanischen Bruder Aniceto, den ich später noch eingehender vorstellen werde, entnehmen konnte, ist das der Grund, warum es heute dieser Generation schwer fällt eine emotionale Bindung zu ihren Kindern aufzubauen. Es herrschen in vielen Fällen Verhältnisse, die nach deutschem Standard schier unvorstellbar erscheinen. So sind bspw. einige Schüler der École Précolaire et Primaire Saint Jean Baptiste de la Salle in Kirenge von Schulpersonal aufgesammelt worden als sie im Alter von drei bis fünf Jahren alleine und von den Eltern verlassen auf der Suche nach Essen durch die Gegend irrten. Ein weiteres Beispiel liefert die Tatsache, dass ein Vater nach dem Tod seiner Ehefrau ebenfalls zwei Schüler der École Précolaire et Primaire

---

<sup>1</sup> N.U. (2013) Ruanda

<sup>2</sup> N.U. (s.a.) Genozid

<sup>3</sup> N.U. (2010) Keine Mörder, keine Opfer – nur noch Ruander

Saint Jean Baptiste de la Salle in Kirenge im Alter von damals drei und fünf Jahren zurückließ, um mit seiner neuen Freundin in einer anderen Stadt ein neues Leben zu beginnen.

Abgesehen davon erschien mir die Zahl an Menschen, die körperliche Folgeschäden davongetragen haben auffallend hoch. Immer wieder begegnete ich Menschen, denen Arme und/oder Beine fehlten und auf fremde Hilfe angewiesen waren.

Auch die Zahl an Ruandern, die nur mit Hilfe von Alkohol die schrecklichen Ereignisse von 1994 ertragen kann, ist meinen persönlichen Erfahrungen nach ungewöhnlich hoch. Selbst tagsüber wurde ich immer wieder von stark alkoholisierten Personen angesprochen.

### **3.2 Das ruandische Schulsystem und die problematische demographische Entwicklung**

Für ruandische Kinder besteht eine Pflichtschulzeit von sechs Jahren. Anders als in Deutschland können jedoch die Eltern entscheiden, mit welchem Alter ihre Kinder ihre Schullaufbahn beginnen. Das bringt die hierzulande recht ungewöhnlich erscheinende Tatsache mit sich, dass teilweise sechs- und vierzehnjährige Schüler gleichzeitig die erste Klasse besuchen. Generell müssen Familien von schulpflichtigen Kindern eine Schulgebühr zahlen. Da aber leider nicht alle Familien die finanziellen Mittel haben eine solche Schulgebühr aufzubringen, entstand vor einigen Jahren die Idee in Kirenge eine Schule zu gründen, in der keine bzw. nur eine sehr geringe Schulgebühr zu entrichten ist.

Die demografische Entwicklung in Ruanda ist im Vergleich zu Deutschland eine grundsätzlich andere. Während in Deutschland seit einigen Jahren ein Rückgang der Geburtenrate zu beobachten ist, deren Folge ein negatives Bevölkerungswachstum ist (-0,208% im Jahre 2011), lag die Geburtenrate in Ruanda im Jahre 2011 bei 5,34 pro Frau, verbunden mit einem Bevölkerungswachstum von 2,792%.<sup>456</sup> Da es in Ruanda anders als in Deutschland kein gesetzliches Rentensystem gibt, müssen Familien ver-

---

<sup>4</sup> N.U. (s.a.) Demographie Deutschland

<sup>5</sup> N.U. (s.a.) Demographie Ruanda

<sup>6</sup> N.U. (s.a.) Fruchtbarkeitsrate

suchen für die Zeit nach dem Berufsleben vorzusorgen und sich abzusichern. Daher ist es häufig so, dass viele Eltern ihren Kindern nicht gestatten nach Ablauf der sechsjährigen Pflichtschulzeit eine weiterführende Schule zu besuchen. Vielmehr sind sie darauf bedacht ihre Kinder möglichst schnell wieder in die familiären Pflichten einzubinden.

Eine weitere Problematik besteht in der Tatsache, dass die wenigsten Schüler nach Ablauf der Schulzeit eine Ausbildung beginnen. Umso wichtiger ist es, dass während der Schulzeit neben dem eigentlich vorgesehenen Unterrichtsmaterial zusätzliche Workshops angeboten werden, in denen den Schülern berufsvorbereitenden Grundlagen erklärt werden. Seit einiger Zeit hat die École Précolaire et Primaire Saint Jean Baptiste de la Salle, Kirenge einen Raum eingerichtet, in dem den Schülern grundsätzliches Wissen zum Thema Elektrizität nähergebracht werden kann. Auf freiwilliger Basis können Schüler nach Ablauf des eigentlichen Unterrichts an der Elektrizitäts-AG teilnehmen, um fundiertes Wissen in einem speziellen Fachgebiet zu erlangen.

Ähnliches wird in baldiger Zukunft dann auch mit Fahrrädern möglich sein. Die generellen Probleme des ruandischen Schulsystems und demographische Entwicklung der vergangenen Jahre bildeten die Grundlage zur Ideenfindung des Projekts.

### **3.3 Sprachbarrieren**

Obwohl neben Kinyarwanda auch Französisch und Englisch als Amtssprachen in Ruanda gelten und demzufolge auch in Schulen unterrichtet werden, haben viele Ruander Probleme auf diesen Sprachen zu kommunizieren.<sup>7</sup> Grund dafür ist nicht zuletzt, dass auch die Lehrer, die diese Sprachen unterrichten, teilweise selbst erhebliche Probleme damit haben. Ruander sprechen vielmehr Kinyarwanda, die „wie fast alle afrikanischen Sprachen südlich des Äquators, eine Bantusprache“ ist (Quelle Kauderwelsche Kinyarwanda Wort für Wort, Seite 11). Da diese Sprache leider nicht im Entferntesten mit den romanischen Sprachen verwandt ist, fällt es Europäern in der Regel sehr schwer diese Sprache zu lernen. Ähnlich erging es auch leider mir als ich etwa zwei Monate vor meiner Reise nach Ruanda

---

<sup>7</sup> N.U. (s.a.) Amtssprache Ruanda

anfang zu versuchen, mir wenigstens einige Worte und Floskeln einzuprägen. Die Tatsache, dass ich die Sprache Kinyarwanda nicht beherrsche, die Ruander hingegen meistens nur unzureichend französisch oder englisch sprechen, führte selbstverständlich dazu, dass es in vielen Fällen zu Verständigungsschwierigkeiten kam. Daher versuchte ich immer einen der wenigen Ruander, die sowohl die englische oder französische Sprache als auch Kinyarwanda beherrschen, für meine Zwecke als Dolmetscher einzuspannen. Auch wenn dies natürlich viel Zeit in Anspruch nahm, konnte ich nach und nach doch zufrieden feststellen, dass die meisten der von mir vorgeschlagenen Maßnahmen nach einiger Zeit in die Tat umgesetzt wurden.

### **3.4 Das ruandische Zeitgefühl und das Gefühl für Zahlen**

Lange war ich mir unschlüssig, ob es wirklich notwendig sei diesem Thema ein eigenes Unterkapitel zu widmen, entschloss mich dann aber doch dazu, weil es meine Arbeit vor Ort in vielerlei Hinsicht beeinflusste. Wie mir auch Ursula Ohly in einigen Gesprächen bestätigen konnte, gelingt es den meisten ihrer Schüler gut einfache Additions- und Subtraktionsaufgaben zu lösen. Allerdings haben sie kein Gefühl dafür, was die entstandene Menge aussagt. An einem Beispiel vereinfacht bedeutet das: Die Schüler wissen, dass  $15+15=30$  ist und das  $16+16=32$  ist, wissen aber nicht ob 30 oder 32 die größere Summe ist. Das hat für das „wahre“ Leben zunächst lustig erscheinende, genauer betrachtet aber auch einige hinderliche Auswirkungen. Als ich die Schüler bspw. auf die ungefähre zeitliche Entfernung zum nächsten Sportplatz, auf dem ein Spiel gegen eine benachbarte Schule ausgetragen werden sollte, ansprach, entgegneten alle, dass es zehn Minuten dauern würde zu Fuß dorthin zu gelangen. Als ich nach etwa zehn Minuten Fußweg die Frage noch einmal wiederholte, erhielt ich zu meinem Erstaunen wieder einstimmig die Antwort: „Zehn Minuten“. Weitere zehn Minuten später erhöhte sich die Zahl auf mittlerweile zwanzig Minuten. Letztlich dauerte es gut 30 Minuten bis wir am Sportplatz ankamen; als ich allerdings nachfragte wie viel Zeit wohl benötigt worden sei, antworteten wieder alle zehn Minuten. Diese zunächst lustig erscheinende Tatsache kann allerdings in vielerlei Hinsicht auch negative Auswirkungen haben, wenn man alleine

nur bedenkt, dass die benötigte Zeit für Bauten am Schulgelände wie bspw. die Fahrradwerkstatt ebenfalls deutlich unterschätzt werden könnte.

#### **4 Die École Précolaire et Primaire Saint Jean Baptiste de la Salle, Kirenge**

Insgesamt 320 Schüler und Vorschüler bilden zusammen mit dem 16-köpfigen Lehrerteam das Gerüst der École Précolaire et Primaire Saint Jean Baptiste de la Salle, Kirenge, die im Jahre 2006 von den „brothers of the christian schools“, der Congregation de la Salle, gegründet wurde. Geleitet wird die Schule seitdem von dem mexikanischen Bruder Aniceto; seit vier Jahren steht ihm außerdem Ursula Ohly beratend zur Seite. Den Namen hat die Schule dem Franzosen Jean-Baptiste de La Salle zu verdanken, der zur Zeit Ludwig XIV in Paris die ersten „Armenschulen“ gründete und der der Gründer der „Frères Crétiennes“ ist. Bei der École Précolaire et Primaire Saint Jean Baptiste de la Salle, Kirenge handelt es sich um eine Armenschule, in der im Vergleich zu staatlichen Schule keine Schulgebühr entrichtet werden muss. Allerdings müssen alle, Schüler/innen und Eltern, nach ihren Möglichkeiten in der Schule mitarbeiten und beispielsweise Futter für die schuleigenen Tiere holen, sauber machen, Essen austeilen oder die Terrassenfeldfelder bearbeiten. Das soll verhindern, dass die Menschen zu bloßen Almosenempfängern werden, eine Tatsache die gleichzeitig mit einem steigenden Selbstwertgefühl verbunden ist. Einige Eltern, vor allem Mütter, sind außerdem an der Schule angestellt und kümmern sich bspw. um das tägliche Mittagessen und helfen beim Bau von Gebäuden. Es gibt strikte Kriterien, nach denen entschieden wird, ob ein Schüler überhaupt das Recht hat die Schule besuchen zu dürfen. Im Vorfeld besuchen Lehrer und Schulleitung die Familien der Bewerber, um sich einen Überblick über die familiären Hintergründe zu verschaffen. Besitzt eine Familie bspw. eine Ziege, so ist dies gleichzeitig ein erstes Ausschlusskriterium, da die Familie dadurch als zu reich angesehen wird. Für die meisten Schüler ist die von der Schule angebotene Mahlzeit die einzige, die sie am Tag zu sich nehmen. Dementsprechend hungrig stürzen sie sich darauf. Trotzdem haben viele von ihnen „Hungerbäuche“, was ein klares Zeichen für Fehl- oder Mangelernährung ist. Auch aufgrund der im Vergleich zu staatlichen Schulen klei-

neren Klassengrößen – während an staatlichen Schulen häufig bis zu 90 Schüler eine Schulklasse besuchen, sind es an der École Précolaire et Primaire Saint Jean Baptiste de la Salle, Kirenge in der Regel 35-40 – hat die Schule in jüngster Vergangenheit erste Erfolge erzielen können. Alle Schüler der sechsten Klasse haben letztes Jahr die nationalen Examen bestanden, die sie zum Besuch der weiterführenden Schule berechtigen. Außerdem war die École Précolaire et Primaire Saint Jean Baptiste de la Salle, Kirenge bereits zum zweiten Mal in Folge die beste von 82 Primarschulen im Disrtrict Rulindo in der Nordprovinz. Die weiterführende Schule, die wie bereits oben angedeutet nur die wenigsten ruandischen Schüler besuchen, weil sie Schulgeld kostet, dauert weitere sechs Jahre. Der Abschluss der weiterführenden Schule endet nach der zwölften Klasse mit einer Art „Bacalaureat“, das in etwa dem deutschen Abitur gleichzusetzen ist. Gute Abschlüsse können zu einem Studienplatz führen, falls ein potentieller Student in der Lage sein sollte das Studiengeld („bourse“) übernehmen zu können. Ohne Bachelorstudium können die Absolventen der Schule aber schon in Primarschulen unterrichten, weil die letzten beiden Schuljahre ein Basiswissen in Pädagogik vermitteln (sollen). Seit 2012 gibt es auch an der École Précolaire et Primaire Saint Jean Baptiste de la Salle, Kirenge die Möglichkeit, weiterführende Klassen zu besuchen, dank einer mexikanischen Stiftung, die seither das Geld für die Sekundarschullehrer zur Verfügung stellt. Eine S1 und eine S2, die mit den deutschen Klassenstufen 6 und 7 zu vergleichen sind, wurden eingerichtet. Für diese Klassen (und eine noch folgende S3) müssen jetzt Schulräume gebaut werden. Weiterhin gibt es eine „Crèche“ für die zweijährigen Kinder, die Klassen M1 – M3 (Maternelle 1 bis Maternelle 3) für die Vorschüler und die Klassen P1 – P6. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Alter der Schüler zwischen zwei und 21 Jahren liegt.

## **5 Was sollte ursprünglich mit dem Projekt erreicht werden?**

Im nun folgenden Kapitel soll die bereits in der Einleitung gestellte Frage geklärt werden, warum ausgerechnet die Gründung einer Fahrradwerkstatt als Ziel des Projekts ausgegeben wurde und welche Vorteile sie

für die Menschen vor Ort mit sich bringt. Aufgrund der infrastrukturellen Situation in Kirenge, legt eine Vielzahl der Schüler einen bis zu zweistündigen Fußweg zurück. Zusammengerechnet verbringen sie daher täglich vier Stunden zu Fuß. Mit Hilfe eines Fahrrades könnte diese Zeit mehr als halbiert werden, was nicht nur eine erhebliche Zeitersparnis, sondern auch einen deutlichen geringeren Kraftaufwand mit sich bringen würde. Auch

### **5.1 Berufliche Perspektiven**

Bisher hatten die Schüler nach der Schule keinerlei berufliche Perspektiven, gerade aufgrund der oben beschriebenen Tatsache, dass die meisten Eltern ihre Kinder nach der sechsjährigen Pflichtschulzeit wieder in die täglich anfallenden familiären Pflichten einbinden. Mit Hilfe der Fahrradwerkstatt könnte ein erster wichtiger Schritt in eine sinnvolle Berufstätigkeit geleistet werden, da den Schülern auf diese Art und Weise die Möglichkeit gegeben wird Fachwissen auf einem Gebiet zu erlangen, das in den sonstigen Schulfächern nicht gewährleistet ist. Damit die Schüler auch gezielt an und mit den Fahrrädern arbeiten können, wurde im Rahmen der Fahrradspendenaktion ausdrücklich darauf hingewiesen, dass auch beschädigte Fahrräder angenommen werden. Etwa 200 der nach Kirenge gelieferten Fahrräder sind beschädigt bzw. nicht fahrbereit. Zu den Beschädigungen zählen u.a. platte Reifen, abgesprungene Ketten, fehlenden Bremsen oder durchtrennten Drähte. Insgesamt wurden den Schülern nicht nur fahrbereite Fahrräder, sondern auch ein großes Spektrum an kaputten Fahrrädern mitgeliefert.

### **5.2 Transportmöglichkeit und Fortbewegungsmittel**

Wie bereits oben erwähnt, müssen viele Schüler einen bis zu zweistündigen Fußweg zurücklegen, um die Schule zu erreichen. Zusammengerechnet verbringen sie also täglich vier Stunden zu Fuß. Mit einem Fahrrad könnte diese Zeit mehr als halbiert werden, was nicht nur eine erhebliche Zeitersparnis, sondern auch einen deutlichen geringeren Kraftaufwand mit sich bringen würde.

Außerdem können die Fahrräder als Transportmöglichkeit dienen. Laut einer Studie kann man mittels eines Fahrrads „bis zu vier Mal mehr

Lasten transportieren als zu Fuß“.<sup>8</sup> Besonders wegen der teilweise erschütternden Bilder von ruandischen Menschen, die bepackt mit bis zu vier Kartoffelsäcken versuchten die Distanz zum nächsten Markt zu bewältigen, schien mir dieser Vorteil von besonderer Bedeutung zu sein. Insgesamt kann mit Hilfe der Fahrräder ein entscheidender Anstoß für die Ankurbelung der Wirtschaft rund um den Ort Kirenge gegeben werden. Produkte können schneller von Ort einem zum anderen Ort gelangen, was wiederum zu einer steigenden Produktivität führt.

### **5.3 Entrepreneurship**

Darüber hinaus sollte mit Hilfe der Fahrradwerkstatt versucht werden den Schülern ein praktisches Beispiel für das Unterrichtsfach „Entrepreneurship“ zu geben. Schließlich ist es doch das Ziel die Fahrradwerkstatt zu einer Institution heranwachsen zu lassen, die der Schule auch auf lange Sicht finanzielle Vorteile beschere kann. Die Schüler sollen sich aktiv an den betriebswirtschaftlichen Prozessen der Fahrradwerkstatt beteiligen und das im Fach Entrepreneurship beinhaltete Unterrichtsthema Buchführung aktiv anwenden können. Außerdem müssen sie in Absprache mit den zuständigen Lehrern Entscheidungen treffen bezüglich des Verkaufs bzw. des Verleihs von Fahrrädern. Dadurch wird den Schülern Verantwortung gegeben und sie können lernen Entscheidungen abzusprechen bzw. selbstständig zu treffen und lernen somit auch mit möglichen auftretenden Konflikten umzugehen.

## **6 Ablauf des Projekts – die eigentliche Vorgehensweise**

Nach zahlreichen Vorbereitungen, startete das Projekt im Februar 2013. In Absprache mit Frau Ohly hatte ich mir ursprünglich zum Ziel gesetzt einen 40-Fuß-Container beladen mit etwa 150-200 Fahrrädern, Fahrradzubehör und Werkzeugen nach Ruanda zu verschiffen. Im Folgenden werde ich alle durchgeführten und zum Teil noch immer anhaltenden Maßnahmen zum Erhalt von Fahrrädern und Spendengeldern darstellen.

---

<sup>8</sup> Wolf, J. (2013) Unsere Lösung

## **6.1 Erstellung der Webseite**

Die Erstellung einer Webseite von der aus alle weiteren Schritte bearbeitet werden konnten, war der erste grundlegende Schritt zu Beginn des Projekts. Sie kann unter der folgenden Adresse noch immer aufgerufen werden: <http://shaben.bplaced.net/wordpress/> Die Webseite bestand aus der Startseite, in der detailliert der genaue Ablauf des Projekts beschrieben wurde; gleichzeitig wurde auch zu Spenden von Fahrrädern und Geld aufgerufen. Die Gästebuch-Seite konnten alle Besucher der Webseite nutzen, um Wünsche und Anregungen zu schreiben oder um Kontakt mit mir aufzunehmen. Auf der Seite „Kontaktanfrage“ hatten die Besucher der Webseite die Möglichkeit eine Nachricht zu schreiben, die direkt an meine E-Mail Adresse weitergeleitet wurde. Um sicherzustellen, dass ich den Besuchern antworten konnte, mussten diese sowohl ihren Namen als auch E-Mail Adresse verpflichtend angeben, um ihre Nachricht abschicken zu können. Auf einer weiteren Seite, die ich „Ruandaufenthalt 2012“ nannte, wurden einige Bilder und erklärende Texte meines Kurzaufenthalts im Sommer 2012 dargestellt. (Bilder der einzelnen Unterseiten sind dem Anhang hinzugefügt). Selbstverständlich aktualisierte ich diese Seite immer wieder, um den Lesern den neuesten Stand der Spenden, interessante Informationen oder den genauen Ablauf vor Ort mit Bildern mitteilen zu können. Nach 24 Stunden hatten bereits 820 Personen meine Webseite besucht wie der im Vorfeld installierte Seitenaufrufzähler versicherte. Als die Zunahme der Besucherzahlen zum ersten Mal ein wenig verflachte, veröffentlichte ich sogleich einen weiteren Beitrag, um das Interesse hochzuhalten bzw. weiteres zu wecken. Nunmehr wurde Ende Juni 2013 insgesamt 3395-mal meine Webseite aufgerufen. Mit so einem so großen Interesse hatte ich nicht gerechnet; daher kann ich abschließend festhalten, dass meine Webseite ihr Ziel, Aufmerksamkeit für das Projekt zu erzeugen, überzeugend erreicht hat.

## **6.2 Facebook**

Als regelmäßiger Nutzer von Facebook wollte ich ebenso von der Möglichkeit, über Social Media Interesse für mein Projekt zu wecken, Gebrauch machen. Nachdem ich einen kurzen Text, der auch einen Link zur o.g. Webseite enthielt, veröffentlicht hatte, reagierten viele Personen bereits nach we-

nigen Minuten. Insgesamt 40 Freunde teilten bzw. veröffentlichten im Laufe der Zeit meinen Beitrag, wodurch auch deren Freundeskreis auf das Projekt aufmerksam wurde. Alleine über die soziale Plattform Facebook wurden etwa 250 Nachrichten an mich gesendet, in denen verschiedenste Personen Fragen an mich richteten, Ratschläge erteilten, Kritik äußerten oder mein Vorhaben lobten.

### **6.3 Infobrief**

Um weitere Personen außerhalb von Social Media über meine Anliegen informieren zu können, gestaltete ich außerdem einen Infobrief, der die Gründe für mein Engagement beinhaltet und gleichzeitig zu Sach- (Fahrräder oder Reparaturmaterial) oder Geldspenden aufrief (siehe im Appendix). Diesen Infobrief verteilte ich sowohl in meiner Nachbarschaft in Vallendar und als auch an einigen öffentlichen Plätzen. So erlaubten mir einige Geschäfte, Fitnessstudios und Banken einen ganzen Schwung an Infobriefen hinterlegen zu dürfen, den sich die Kunden bei Interesse mitnehmen konnten. Zwar ist im Nachhinein nicht genau abzuschätzen wie viele Spender auf diesem Weg auf das Projekt aufmerksam wurden, allerdings war die Anzahl an E-Mails, die sich auf den Infobrief berufen und weitere Informationen bezüglich des Projekts einholen wollten, mit 85 sehr beachtlich.

### **6.4 TuS Koblenz**

Als Spieler von TuS Koblenz, dem in der Region größten und anerkanntesten Fußballverein, hatte ich außerdem die Möglichkeit eine relativ große Fanbasis ansprechen zu können. Glücklicherweise erklärte sich die Geschäftsführung dazu bereit mich in meinem Vorhaben zu unterstützen und veröffentlichte nicht nur einen von mir verfassten Bericht auf der Homepage, sondern auch einen Artikel mit Bildern in der Stadionzeitschrift. Außerdem wurde mir in Ansprache mit der Stadt Koblenz gestattet die Fahrräder auf dem Stadiongelände von TuS Koblenz zu sammeln. Ich durfte zudem zwei kleine Container mit den Maßen 2,50m\*2,50m\*3,20m, die mir ein Fan der TuS stiftete, auf dem Stadiongelände platzieren, in denen je-

weils etwa 70 Fahrräder Platz fanden. Insgesamt hatten sich bis zum Abtransport des Containers etwa 400 Fahrräder auf dem Gelände des Stadions Oberwerth gesammelt. Darüber hinaus nutzte der Verein seine guten Kontakte zur Rhein-Zeitung und ermöglichte es mir einen informativen Artikel über mein Projekt zu veröffentlichen.

## **6.5 Zeitungen**

Über einige Kontakte, die mir hauptsächlich durch TuS Koblenz zur Verfügung gestellt worden, gelang es mir außerdem in einigen Zeitungen Werbung für mein Projekt zu machen. Gerade aufgrund der im Vergleich zu den anderen Zeitschriften großen Leserzahl, hatte die Rhein-Zeitung besonders positive Auswirkungen. Immer wieder erhielt ich Nachrichten von Personen, die mir mitteilten anhand des Beitrages aufmerksam geworden zu sein. Aber auch Zeitungen mit geringen Auflagen wie bspw. das Heimat-Echo der Verbandsgemeinde Vallendar, das Wochenblatt aus der Andernacher Gegend und die Mayener Rundschau hatten Anteil an der positiven Entwicklung an Sach- und Geldspenden. Zwei Artikel in der Mayener Rundschau sorgten bspw. dafür, dass insgesamt etwa 150 Fahrräder bei zwei Fahrradhäusern aus Mayen abgegeben worden, die sich im Vorfeld bereit erklärt hatten als Sammelstelle zu fungieren. Durch freundliche Mithilfe einiger Freunde und Bekannten wurde in insgesamt sieben Zeitungen oder lokalen Blättern auf das Projekt aufmerksam gemacht.

## **6.6 Lotto-Stiftung Rheinland-Pfalz**

Nach all den oben beschriebenen Maßnahmen wartete ich nun also auf mein erstes Erfolgserlebnis in Form einer Spende. Glücklicherweise gelang es mir schnell die Lotto-Stiftung Rheinland-Pfalz von meinem Vorhaben zu überzeugen, die bereits am 12.03.2013 eine Spende in Höhe von 500€ überwies. Diese erste Spende ungemein, da insgesamt Kosten in Höhe von etwa 10.000€ zu erwarten waren.

## 6.7 Schulen

Außerdem versuchte ich durch Zusammenarbeit mit den in Koblenz ansässigen Schulen Spenden zu erhalten. Nachdem ich auf einer Webseite die Namen und E-Mail Adressen sämtlicher Schulen herausgefunden hatte, verfasste ich einen Brief, der mein Projekt genau beschrieb und gleichzeitig um Spenden bat.<sup>9</sup> Obwohl einige Schulen leider gar nicht auf meine E-Mail reagierten, war ich dennoch von der allgemeinen Spendenbereitschaft erfreut. Frau Schneider, die Schulleiterin der Hans-Zulliger Schule, spendete mir ein Paket mit Lernmaterial für das Fach Mathematik und außerdem einen Betrag in Höhe von 150€.

Herr Dirk Zerwes, der mein ehemaliger Stammkursleiter auf dem Gymnasium auf der Karthause war, schickte einen von mir verfassten Infobrief an alle Eltern der Schüler des Gymnasiums. Außerdem erklärte er sich dazu bereit eine Sammelstelle für Fahrräder an der Schule einzurichten. Insgesamt kamen durch seine Mithilfe weitere 25 Fahrräder zusammen.

Am 03.04.2013 erhielt ich eine E-Mail von Schülern der Hauptschule in Irlich. Sie fragten, ob es mir möglich sei am 04.05.2013 an dem von den Schülern organisierten Tag des Fahrrades teilzunehmen. Der Erlös der Veranstaltung sollte meinem Projekt zu Gute kommen. Nicht zuletzt deswegen war ich begeistert von der Idee und nahm selbstverständlich gerne an der Veranstaltung teil. Neben einer Tombola und einem Essens- bzw. Getränkestand, hatten die Schüler auch einen Fahrradparcours errichtet. Jeder Besucher, der diesen mit einem von der Schule bereitgestellten Fahrrad durchfahren wollte, musste 50Cent bezahlen. Insgesamt spendeten die Teilnehmer 450€ zugunsten meines Projekts.

Besonderes Engagement zeigte auch die Diesterweg-Förderschule in Koblenz. Der Kontakt kam zunächst über meinen Cousin Martin Krautkrämer zustande, der dort Lehrer ist. Im Rahmen einer Projektwoche, in der das Großthema Afrika eingehend thematisiert wurde, hatte ich am 03.06.2013 die Gelegenheit mein Projekt vorzustellen und auf die bestehenden Probleme wie Armut, Hunger, Gewalt gegen Frauen und Kinder aufmerksam zu machen. Die Schüler folgten meinen Ausführungen sehr interessiert und ich hatte stets das Gefühl sie für die bestehenden Probleme sensibilisieren zu

---

<sup>9</sup> N.U. (2012) Schulen in Koblenz und Umgebung

können. Abgerundet wurde der Vormittag durch einen interessanten Vortrag von Ursula Ohly, die ebenfalls nähere Einblicke über ihren Arbeitsalltag an der École de Salle wiedergab.

## **6.8 SWR**

Mitte April wurde dann sogar ein dreiminütiger Fernsehbeitrag im Südwest-Rundfunk (SWR) veröffentlicht. Der Kontakt kam über Julian Turek, Pressesprecher von TuS Koblenz, zustande. Inhalt des Beitrags war eine Zusammenfassung der Ziele und des bisherigen Ablaufs des Projekts, und einige kurze Interviews verbunden mit der Bitte um weitere Spenden. Nachdem ich den Link des Videos in Facebook hochgeladen hatte, war die Resonanz überwältigend.

## **6.9 Radio**

Auch zwei Radiosender konnten für meine Zwecke gewonnen werden und ich erhielt die Möglichkeit in kurzen Interviews auf mein Projekt aufmerksam zu machen. Das erste Interview bezüglich des Projekts hatte ich mit dem Radiosender SWR4 am 10.04.2013. Der Kontakt war erneut über TuS Koblenz zustande gekommen. Ausgestrahlt wurde der Beitrag, in dem auch der Pressesprecher von TuS Koblenz interviewt wurde, bereits am nächsten Tag. Insgesamt hatte ich ca. eine Minute und 30 Sekunden Zeit den Inhalt des Projekts wiederzugeben, zu erklären wie es zu dem Kontakt gekommen war und außerdem Werbung für weitere Spenden zu machen. Ähnlich war auch der Ablauf des Interviews mit Antenne Koblenz, das am 14.04. aufgenommen und ebenfalls einen Tag später ausgestrahlt wurde. Die Tatsache, dass mich in den darauffolgenden Tagen immer wieder Bekannte auf wenigstens eins der Interviews ansprachen, war ein eindeutiges Indiz dafür, dass die Beiträge eine große Reichweite hatten.

## **6.10 Friedenskinder**

Der entscheidende Spendendurchbruch gelang Ende April, als mir Herr Bernd Wangelin, zu dem ich etwa einen Monat zuvor Kontakt aufgenommen hatte, zusicherte, dass mir die Organisation Friedenskinder eine

Geldspende in Höhe von 3.000€ zukommen lässt. In mehreren intensiven Gesprächen gelang es mir Herrn Wangelin sowohl vom Sinn und Zweck als auch der Außergewöhnlichkeit des Projekts zu überzeugen, was zur Folge hatte, dass er bei der nächsten Vorstandssitzung der Organisation Friedenskinder um eine Spende bat. Da bereits einige wohltätige Projekte in Ruanda durchgeführt wurden, konnte er mir außerdem die Kontaktdaten einiger interessanter Ansprechpartner nennen, die ich schon bald nutzen konnte, um mein Projekt vor Ort voranzutreiben.

Herr Wangelin machte mich immer wieder auf die Tatsache aufmerksam, dass es nicht damit getan sei einen Container einfach zu versenden, sondern, dass es auch von entscheidender Wichtigkeit sei sich um den weiteren Ablauf zu kümmern. Nicht zuletzt deswegen bat er mich 1.500€ für die Bezahlung des Transports zu nutzen und die übrigen 1.500€ als Gehalt für diejenige Person zu verwenden, die den Schüler in Zukunft das Reparieren der Fahrräder beibringen wird

## **6.11 Spendenquittung**

Erfahrungsgemäß ist die Spendenbereitschaft größer, wenn die Möglichkeit besteht eine Spendenquittung ausstellen zu können. Ich war daher recht früh bemüht ein solches für mich ausfindig zu machen, war allerdings nicht auf die Schwierigkeit des Unterfangens vorbereitet. Um eine Spendenquittung ausstellen zu dürfen, bedarf es eines Fördervereins oder eines kirchlichen Trägers. Darüber hinaus müssen die Spenden auch noch zweckgebunden sein. Bspw. erklärte sich der Förderverein Stiftung TuS Koblenz dazu bereit mein Projekt zu unterstützen, musste aber nach Rücksprache mit dem Finanzamt feststellen, dass mein Projekt nicht mit dem generellen Zweck der Stiftung übereinstimmte. Letztendlich stellte mir der Partnerschaftsvereine/Jumelage Ruanda – Rheinland-Pfalz ein Spendenkonto zur Verfügung, auf dem fortan Spenden unter dem Verwendungszweck „Fahrradwerkstatt Kirenge“ eingingen.

## **6.12 Eingehende Spenden – überwältigende Bereitschaft**

Besonderen Zuspruch erhielten wir aus der Mayener Gegend, in der insgesamt etwa 180 Fahrräder gespendet wurden. Zwei Fahrradhäuser boten mir an als Sammelstelle zu fungieren. Harald Lahn, der selbst ein Unternehmer aus Mayen ist, erklärte sich zudem bereit seinen LKW und einen Fahrer an zwei Tagen zur Verfügung zu stellen. Auf diese Weise kamen etwa 150 Fahrräder aus der Region Mayen zusammen.

Etwa am 02.04. war abzusehen, dass bereits so viele Fahrräder gespendet worden waren, dass es wahrscheinlich unmöglich sein würde alle im Container unterzubringen. Daraufhin kontaktierte ich sämtliche Zeitungen, die im Vorfeld für Fahrradspenden geworben hatten und bat sie einen Nachruf zu veröffentlichen, in dem darauf hingewiesen werden sollte, dass von nun an keine weiteren Fahrräder mehr angenommen werden können. Nur wenn sich die Besitzer einverstanden zeigten, dass die Fahrräder verkauft werden können, damit ich den entstehenden Erlös für die Begleichung der Kosten verwenden kann, konnten noch Fahrräder in Empfang genommen werden. Gleichzeitig bat ich die Zeitungen um erneute Veröffentlichung des Spendenkontos, um die bis dato nicht ausreichende Spendenbereitschaft bezüglich finanzieller Mittel noch einmal zu verstärken.

## **6.13 Das Verladen des Containers**

Am 22.04. war es dann endlich soweit, gegen 14 Uhr traf der LKW samt Container zum Verladen der Fahrräder ein. Bereits um 08:00 traf ich ein um letzte vorbereitende Maßnahmen wie das wiederholte Durchgehen der Packliste und das Querstellen der Fahrradlenker zum Platzsparen durchzuführen. Zollbeamte, die gelegentlich beim Verschicken von Containern den Inhalt überprüfen und ihn mit den Angaben der Packliste vergleichen, waren nicht vor Ort. Da ab einer Verladezeit von mehr als zwei Stunden ein Aufpreis zu zahlen ist, versuchte ich im Vorfeld einige freie Helfer zu besorgen. Mit insgesamt 11 Personen gelang es uns den vorgegeben Zeitrahmen einzuhalten. Nach dem Ausfüllen etlicher Formulare, machte sich der Container gegen 16:20 Uhr auf den Weg nach Antwerpen, von wo aus er nach Dar es Salaam verschifft wurde.

## **Nacharbeiten – Caritas**

Da neben Reparaturmaterialien und Kleidung etwa nur 320 Fahrräder im Container Platz fanden, waren am Ende des Tages noch immer 80 Fahrräder am Stadion Oberwerth. Diese unterteilten wir in zwei Kategorien. Zur ersten gehörten diejenigen, die komplett fahrtüchtig und von guter Qualität waren. Diesen versuchte ich nach vorherigem Einholen des Einverständnisses der jeweiligen Spender zu verkaufen. Auf diesem Weg gelang es mir weitere 480€ zu generieren. Die zweite Kategorie Fahrräder waren beschädigte, die kaum das Interesse der Käufer wecken konnten. Zunächst dachte ich, dass sich wohl ein Schrotthändler derer annehmen müsse, bis ich einen Anruf der Firma Carmen bekam. Carmen ist eine Unterorganisation der Caritas und hat ihren Sitz in Koblenz. Bei einem Gespräch vor Ort erklärte mir Herr Trapp, der über den Rundfunk auf mein Projekt aufmerksam geworden war, dass er sich sehr über eine Zusammenarbeit freuen würde. Carmen besitzt nämlich auch eine Fahrradwerkstatt, in der nach dem Motto „aus drei mach eins“ gearbeitet wird. Das Motto bedeutet, dass Carmen versucht aus drei alten nicht mehr fahrtüchtigen Fahrrädern, die jeweils guten Teile auszubauen, um diese dann später zu einem „neuen“ fahrtüchtigen Fahrrad zusammensetzen. Da in der Fahrradwerkstatt Kirenge zukünftig ähnlich gearbeitet werden soll, war ich begeistert von der Idee und versprach Herrn Trapp ihm meine übriggebliebenen Fahrräder zur Verfügung zu stellen. Im Gegenzug bot er mir an drei Wochen lang kostenlosen Unterricht im Reparieren von Fahrrädern zu erteilen. Außerdem bot einer seiner Mitarbeiter an, seine Weihnachtsferien in Kirenge zu verbringen, um die Situation in der Fahrradwerkstatt voranzutreiben. Ob dies tatsächlich umzusetzen ist, bleibt abzuwarten, da die Kostenfrage noch nicht geklärt werden konnte.

## **7 Auftretende Probleme**

Aufgrund der durch bürokratische Hindernisse auftretenden Verspätung der Verschiffung des Containers konnte der im Vorfeld gesteckte Zeitplan leider nicht eingehalten werden. Ursprünglich war es vorgesehen, dass der Container bereits Anfang Juni (Beginn der Sommerpause und meiner

fußballfreien Zeit) in Kigali eintrifft. Leider gab mir die Firma Interfreight, die ich mit dem Transport des Containers betraut hatte, schnell zu verstehen, dass dieser Termin jedoch um 14 Tage nach hinten verschoben werden müsse. Da ich also erst ab Mitte Juni zum Zeitpunkt des Eintreffens des Containers in Kigali mit der eigentlichen Arbeit beginnen konnte, mussten auch alle weiteren Punkte nach hinten verschoben werden. Da ich aufgrund des auf den 17.06. terminierten Trainingsauftakt bei TuS Koblenz spätestens am 16.06. schon wieder die Heimreise antreten musste, war die Chance den Container und die Fahrräder in Ruanda selbst zu Gesicht zu bekommen von vorneherein sehr gering. Zwar erhielt ich bereits am 13.06. die Nachricht, dass der Container mittlerweile beim Zoll in Kigali eingetroffen sei; da die Zollmodalitäten aber wiederum einige Tage Zeit in Anspruch nahm, hatte ich leider nicht die Gelegenheit die Fahrräder persönlich ein Empfang nehmen zu können.

Eine weitere Problematik bestand im Transport der Fahrräder zum Zielort Kirenge selbst. Ursprünglich war es die Idee den für den Transport vorgesehenen 40-Fuß High-Cube Container zu kaufen um diesen dann am endgültigen Zielort in Kirenge als Fahrradwerkstatt zu verwenden. Im Laufe der Zeit wurden die Sorgen um die Problematik des Abladens eines solch großen Containers gerade bei den hierzulande unvorstellbar schlechten ruandischen Straßen so groß, dass ich mich in Absprache mit Frau Ohly entschied von der Idee abzuweichen. Anstelle dessen sollte ein kleines Gebäude errichtet, was in Zukunft als Fahrradwerkstatt verwendet wird. Da der Container nun also nicht bis zur Schule in Kirenge transportiert wurde, musste ich dafür sorgen, dass die Fahrräder auf andere Art und Weise zum Zielort gelangten. Hierfür beauftragte ich ein Unternehmen, das, nachdem der Zoll in Kigali die gesamte Fracht eingehend inspiziert hatte, die Fahrräder mit drei kleineren LKWs nach Kirenge brachte. An der Schule angekommen, gelang es Bruder Aniceto mit Hilfe der Lehrer und einigen Schülern schnell die Fahrräder in die provisorisch freigeräumten Fahrradlager zu räumen. Leider stellte sich nach mehrmaligem Durchzählen der Fahrräder heraus, dass nur 225 der 320 im Container mitgelieferten Fahrräder an der Schule ankamen. Die übrigen sind genauso wie zehn Kartons mit Fahrradzubehör und Kleidung, die leider ebenfalls fehlten, vermutlich von Zollangestellten beim Überprüfen der Waren entwendet wurden. Selbstverständ-

lich setzte ich sofort Herrn Uwe Mayer in Kenntnis, der mich bereits vorgewarnt hatte, dass sicherlich das ein oder andere Fahrrad abhanden kommen würde. Dass es aber insgesamt 95 waren schockierte ihn fast so sehr wie mich.

## **8 Die Situation vor Ort**

### **8.1 Flug, An- und Unterkunft**

Am 05.06. am 22:05 startete mein Flug nach Kigali. Ich war zunächst einmal unheimlich nervös, nicht aufgrund des Fluges, sondern vielmehr wegen der Tatsache, dass zu diesem Zeitpunkt noch nicht klar war, wann genau der Container in Kigali ankommen würde und ob er überhaupt während meines Aufenthalts eintreffen würde. Zwar schien die mit dem Transport des Containers beauftragte Firma Interfreight bei meinem letzten Telefonat einen Tag vor dem Abflug zuversichtlich zu sein, dass er etwa am 10.06 in Kigali eintreffen würde, aber gerade aufgrund der bereits oben beschriebenen Probleme hinsichtlich des Transports war ich sehr skeptisch. Nach einem Zwischenstopp in Addis Abeba, Äthiopien verbunden mit einem knapp vierstündigen Aufenthalt und einem kurzen Zwischenstopp ohne Aufenthalt in Entebbe, Uganda, kam ich am 06.06. gegen 14:00 am Flughafen in Kigali an. Der bereits erwähnte Schulleiter Bruder Aniceto und ein Lehrer namens Floribert holten mich ab. Nach dem Verladen der Koffer, die beinahe ausschließlich Mitbringsel wie Kleidung und Süßigkeiten für die Schüler enthielten, fuhren wir zunächst zum Partnerschaftsverein Ruanda/Rheinland-Pfalz, der sich bereit erklärt hatte den Container in Empfang zu nehmen und sich um die Zollmodalitäten zu kümmern. Vor Ort tauschte ich mit einigen Mitarbeitern die Telefonnummern aus und bat darum mich sofort zu informieren, falls es Neuigkeiten bezüglich des Containers gab. Anschließend machten wir uns auf den Weg zur Schule nach Kirenge, für den wir aufgrund der schlechten und teilweise fast nicht zu befahrenen Straßen bei einer Entfernung von etwa 90km etwa 2:30 Stunden benötigten. Nachdem ich freudig von Schülern und Lehrern empfangen worden war, ging es für mich recht schnell zu meiner Unterkunft, die glücklicherweise unmittelbar neben der Schule gelegen ist. Sie ist nach ruandischen Verhältnissen purer Luxus, was vor allem bedeutet, dass meistens Elektrizität und

auch fließendes Wasser vorhanden ist. Ich teilte sie mir mit drei weiteren Deutschen in meinem Alter Jonas (22), Michelle (22) und Anja (19), die allesamt ihr freiwilliges soziales Jahr an der Schule verbrachten.

## 8.2 Konstruktion der Fahrradwerkstatt

Nach einer erholsamen Nacht, stand für mich am nächsten Tag die Planung der Fahrradwerkstatt auf dem Programm. Zwar hatte ich im Vorfeld immer wieder gebeten und gedrängt, dass die Fahrradwerkstatt bereits fertiggestellt sein müsse, wenn die Fahrräder eintreffen, allerdings wurde mir offensichtlich kein Gehör geschenkt. Mit Fidèle, einem jungen Mann Mitte 20, der in Kigali Maschinenbau studiert und sich in der Schule während der Semesterferien etwas hinzuverdient, inspizierte ich das Schulgelände, um einen geeigneten Ort für die Fahrradwerkstatt ausfindig zu machen. Nachdem dieser gefunden war und die genauen Maße der zukünftigen Werkstatt notiert waren, machten wir uns an die Arbeit auszurechnen, ob unser Budget für einen Bau dieser Größe – die Werkstatt sollte mindestens in etwa den Maßen des Containers, 12m Länge, 2,65m Höhe und 2,45m Breite, entsprechen – ausreichen würde.

### 1. Budget:

Ursprünglich sah der Budgetierungsplan wie folgt aus:

Ursprünglicher Budgetierungsplan	
Transport Koblenz Kigali (Interfreight)	7.895 €
Zoll und Transport Kigali Kirenge	1.000 €
Errichtung Gebäude Fahrradwerkstatt	1.000 €
Ausbilder	800 €
<b>Geplante Gesamtkosten</b>	<b>10.195 €</b>

**Tabelle 1: Ursprünglicher Budgetierungsplan**

Insgesamt war es mir gelungen bis zu meinem Abflug etwa 10.000 € an Spendengeldern zu sammeln, wovon bereits wie oben dargestellt 7.895 € für den Transport des Containers von Koblenz nach Kigali verwendet worden sind. Weitere 1.000 € kalkulierte ich für die Zollarbeiten in Kigali und den Transport der Waren von Kigali zur Schule nach Kirenge ein. Dieser

Beitrag wurde nach Einschätzung der Schulleitung kalkuliert und sollte sich später auch als realistisch erweisen. Somit blieben noch etwa 1.100 € für den Bau der Werkstatt und die Bezahlung eines Fahrradmechanikers, der sich um die Reparatur der Fahrräder und die Ausbildung einiger Schüler kümmern sollte, übrig. Ebenfalls aus Gesprächen mit der Schulleitung, die bis dato ja bereits einiges an Erfahrung bezüglich der Errichtung von Gebäuden gesammelt hatte, ging hervor, dass der Bau eines Gebäudes, das zukünftig als Fahrradwerkstatt dienen würden, etwa 1.000 € kosten würde. Für die Anstellung eines Fahrradmonteurs, der für die Reparatur der Fahrräder und gleichzeitig für die Ausbildung der Schüler zuständig sein sollte, kalkulierte ich weitere 800 € ein, sodass ich das bis dato gesammelte Budget von 10.000 € mit 700 € nur geringfügig überschritt.

Leider haben sich trotz sorgfältiger Planung und vielen detaillierten Gesprächen mit der Schulleitung einige der angegebenen Beträge als falsch herausgestellt, was meiner Ansicht nach nicht zuletzt an dem bereits oben dargestellten recht eigenwilligen ruandischen Umgang mit Zahlen liegen könnte. Nachdem ich mit Fidèle die ersten Berechnungen zum Bau der zukünftigen Fahrradwerkstatt angestellt hatte, kamen wir zu dem Ergebnis, dass das Gebäude etwa 1.600 € kosten würde und somit das Budget bereits deutlich gesprengt wäre. Im Übrigen wurde bislang und auch dieses Mal für die Planung und Errichtung sämtliche Gebäude an der Schule kein Architekt beauftragt, weil dies laut Meinung der Belegschaft nur unnötige Kosten mit sich bringen würde. Daher wurden dieses Mal Fidèle und ich mir der Aufgabe betraut. Glücklicherweise fiel Bruder Aniceto, den wir nach der ersten Kalkulation in unsere Überlegungen mit einbezogen, ein, dass die Schule noch ein weiteres bislang leer stehendes Gebäude unweit des Geländes besäße. Nach kurzer Überlegung reifte die Idee, die zukünftige Fahrradwerkstatt zu unterteilen in ein Lager, ein Gebäude, das an der Schule noch zu errichten war und der eigentlichen Werkstatt, die in dem von Aniceto angesprochenen Gebäude platziert werden würde. Das wäre auch für die Mitarbeiter der Fahrradwerkstatt selbst von großem Vorteil, da sie durch diese Unterteilung mehr Platz für das eigentliche Arbeiten hätten und nicht durch herumstehende Fahrräder gestört wären.

Außerdem hätten wir durch die Unterteilung der Gebäude die Möglichkeit an der Schule ein deutlich kleineres Gebäude zu errichten, was mit

einer Reduzierung der Kosten verbunden wäre. Voraussetzung war aber natürlich, dass das Gebäude unweit der Schule in einem Zustand war, der es ermöglichte schon bald mit Arbeiten beginnen zu können. Daher machten Fidèle und ich uns bereits am nächsten Tag auf den Weg zu dem Gebäude, um uns einen ersten Überblick über den Zustand und über möglicherweise erforderliche Renovierungsarbeiten zu machen. Leider handelte es sich bei dem von Bruder Aniceto angesprochenen Gebäude nicht um ein Gebäude selbst, sondern lediglich um einen Bauplatz, der der Schule gehört. Erneut musste ich mich also mit Fidèle an das Ausmessen des Geländes machen, um später kalkulieren zu können, wie viel zusätzliche Kosten durch die Errichtung eines weiteren Gebäudes auf uns zukommen würden. Im Folgenden wird beispielhaft die genaue Kostenrechnung zur Errichtung des Gebäudes dargestellt. Wie anhand der Tabelle zu erkennen ist, sind sämtliche Kostenangaben in FRW (Franc Rwandaise) angegeben.

<b>Kostenübersicht Konstruktion Fahrradwerkstatt</b>	
Größe: 4*7m = 28m <sup>2</sup>	
<b>Fundament</b>	in FRW
Materialkosten	
1 LKW mit Steinen	45.000
1 LKW mit Sand	30.000
7 Säcke Zement	63.000
<b>Materialkosten Fundament gesamt in FRW</b>	<b>138.000</b>
Arbeitskosten	
2 Arbeiter (6 Tage Arbeit)	24.000
4 Helfer	24.000
<b>Arbeitskosten Fundament gesamt in FRW</b>	<b>48.000</b>
<b>Kosten Fundament gesamt</b>	<b><u>186.000</u></b>
<b>Gebäude</b>	in FRW
Mauerkosten	
1332 Ziegelsteine	26.640
Arbeitskosten	42.000
<b>Kosten Mauer Gebäude gesamt</b>	<b><u>68.640</u></b>
<b>Dach</b>	in FRW
40 Holzlatten	52.000
30 Eisenstäbe	154.000
10 kg Nägel	12.000

Arbeitskosten	16.000
<b>Kosten Dach gesamt</b>	<b>234.000</b>
<b>Übrige Kosten</b> in FRW	
1 Tür	15.000
2 Fenster	32.000
Elektrizität	70.000
Arbeitskosten	16.000
10 Säcke Zement	90.000
Kosten LKW	75.000
<b>Übrige Kosten gesamt in FRW</b>	<b>298.000</b>
<b>Gesamtkosten Fahrradwerkstatt</b>	<b>786.640</b>
<b>Gesamtkosten Fahrradwerkstatt in €</b>	<b>925</b>

**Tabelle 2: Kostenübersicht Konstruktion Fahrradwerkstatt**

Erst im letzten Schritt erfolgt die Umrechnung in Euro. Insgesamt muss also festgehalten werden, dass durch die Errichtung des zweiten Gebäudes zusätzlich Kosten in Höhe von ca. 925 € zu erwarten waren. Insgesamt hat diese Summe folgende Auswirkungen auf das Gesamtbudget des Projekts:

<b>Kostenübersicht Projekt Fahrradwerkstatt Kirenge</b>	
Transport Koblenz Kigali (Interfreight)	7.895 €
Transport Kigali Kirenge und Zollangelegenheiten	1.000 €
Errichtung Gebäude Fahrradwerkstatt und Lagerraum	2.924 €
Ausbilder (Fahrradmonteur)	800 €
<b>Gesamt</b>	<b>12.619 €</b>

**Tabelle 3: Tatsächliche Projektkosten**

Durch die Einbeziehung der Kosten beider zu errichtender Gebäude, die zukünftig als Lagerraum für die Fahrradwerkstatt respektive als Fahrradwerkstatt selbst dienen sollen, erhöhten sich die Gesamtkosten des Projekts auf insgesamt 12.619 €. Selbstverständlich war ich im ersten Moment gleichermaßen ratlos und schockiert, da ich bis zu diesem Zeitpunkt leider nur mit einem Budget von etwa 10.000 € geplant habe. Auch die Tatsache, dass mir die Schulleitung, insbesondere Aniceto, in einigen Fällen unrealistische und zu geringe Kostenvoranschläge durchgegeben hatte, verduztte mich

sehr. Nicht nur der Bau der Werkstatt hatte anders als versprochen noch nicht begonnen, sondern auch die Kosten waren im Vorfeld offensichtlich vollkommen falsch kalkuliert worden. Letztlich tröstete ich mich damit, dass mir schon zu Beginn des Projekts klar gewesen ist, dass es nicht zuletzt aufgrund der interkulturellen Unterschiede zu einigen Problemen kommen könnte.

Überhaupt blieb mir nicht viel Zeit über die fehlgeschlagene Kalkulation Gedanken zu machen, da schon kurze Zeit später der Container eintreffen sollte und es noch einiges vorzubereiten gab. So stand unter anderem noch die Aufgabe an einen geeigneten Raum zu finden, in dem wir die Fahrräder vorübergehend bis zur Fertigstellung der Gebäude unterbringen konnten. Wir entschlossen uns einen Raum, der bis dato als Lagerraum für Unterrichtsmaterial diente, leerräumen, was insgesamt einen gesamten Nachmittag in Anspruch nahm. Am 10.06, dem Tag des voraussichtlichen Eintreffens der Fahrräder, versuchte ich ab 08:00Uhr die Mitarbeiter des Partnerschaftsvereins Ruanda Rheinland-Pfalz mit Sitz in Kigali zu erreichen. Diese hatten mir versprochen den Container für mich in Empfang zu nehmen und sich um die Zollangelegenheiten zu kümmern. Leider erfuhr ich, dass der Container noch nicht wie geplant eingetroffen war, weshalb ich sofort Kontakt zu dem für die Firma Interfreight in Ruanda tätigen Herr Schmitz aufnahm. Dieser teilte mir mit, dass sich der Transport leider verzögert hatte und der Container erst am 13.06. eintreffen würde. Weiterhin berichtete er, dass die Möglichkeit bestünde den Container nach seinem Eintreffen in Kigali direkt nach Kirenge weiterzuleiten. Ich war sofort begeistert von der Idee, weil wir uns auf diese Art und Weise ersparen konnten ein weiteres Transportunternehmen für den Transport der Fahrräder von Kigali nach Kirenge zu beauftragen. Zwar hatten wir die Möglichkeit den Container zu kaufen, um diesen anschließend als Fahrradwerkstatt auf dem Schulgelände zu platzieren wie bereits oben erwähnt aufgrund von Platzgründen ausgeschlossen, für das Abladen der Fahrräder an sich sollte die Straße aber groß genug sein. Am 13.06 traf der Container dann endlich in Kigali ein. Grund genug für mich nach Kigali zu fahren, um gemeinsam mit Herrn Uwe Mayer, Mitarbeiter des Partnerschaftsvereins Ruanda Rheinland-Pfalz, der sich freundlicherweise dazu bereit erklärt hat den Container für mich in Empfang zu nehmen und sich auch um die anstehenden Zollan-

gelegenheiten zu kümmern, die weitere Vorgehensweise genau abzusprechen. Mittlerweile hatte sich das Angebot von Herrn Schmitz bereits wieder zerschlagen, da doch nicht die Möglichkeit bestand einen Blue Channel für meinen Container zu erlangen, der es ermöglicht hätte den Container sofort nach Kirenge weiterzuleiten. Herr Mayer erklärte mir, dass die für den Zoll zuständige Person auch gleichzeitig ein Transportunternehmen besäße. Er könne sobald alles Notwendige mit dem Zoll geregelt sei, mir die Fahrräder mit zwei großen LKWs direkt zur Schule bringen, wo sie dann von den Schülern entladen werden könnten. Am Freitag, den 14.06.2013 gegen 19:00Uhr erhielt ich von dem bereits angesprochenen Mitarbeiter des Zolls, den erlösenden Anruf, der mir mitteilte, dass alles Zollangelegenheiten geklärt seien und die Fahrräder nun ausgeliefert werden könnten. Ingeheim hatte ich noch immer die Hoffnung, dass dies evtl. bereits am nächsten Vormittag stattfinden könnte und ich folglich die Möglichkeit hätte beim Eintreffen der Fahrräder dabei zu sein. Leider teilte mir Manni aber mit, dass samstags nicht gearbeitet werde und der Transport der Fahrräder von Kigali zur Schule nach Kirenge daher erst am Montag, dem 17.06. beginnen werde. Am Dienstag, den 18.06., erhielt ich mittlerweile wieder in Deutschland weilend die Nachricht aus Kirenge, dass die ersten mitgelieferten Fahrräder heil an der Schule angekommen und auch bereits in den provisorisch errichteten Fahrradlagern untergebraucht seien.

## **9 Weitere Vorgehensweise**

Da ich aufgrund des verspäteten Eintreffens des Containers nicht alle im Vorfeld geplanten Schritte selbst in die Wege leiten konnte, versuchte ich sicherzustellen, dass auch in Zukunft die von mir gewünschten Maßnahmen ergriffen werden. Daher erstellte ich einen eigens verfassten Maßnahmenkatalog, den ich auf Grundlage von Gesprächen mit Organisationen erstellte, die bereits Erfahrung mit dem Aufbau von Fahrradwerkstätten gesammelt hatten. Diesen Katalog besprach ich am 12.06. ausgiebig mit Bruder Aniceto und übersetzte ihn zu diesem Anlass auch auf Englisch.

Von entscheidender Bedeutung ist es festzulegen auf welche Art und Weise die Fahrräder nun verteilt werden sollen. In den Gesprächen mit wohltätigen Vereinen und Organisationen wurde immer wieder ein Merk-

mal bezüglich der Verteilung der Fahrräder hervorgehoben: man soll oder darf die Fahrräder nicht verschenken, da sie ansonsten nicht genug Wertschätzung erhalten. Lediglich an ausgewählte Personen, für deren Beruf der Besitz eines Fahrrads beinahe eine Grundvoraussetzung ist, wie bspw. Sanitäter, die schnellstmöglich am Unfallort eintreffen müssen, sollen Fahrräder auch kostenlos verteilt werden. Wir entschlossen uns also insgesamt fünf Fahrräder dem im fünf Kilometer entfernten Ort Byumba gelegenen Krankenhaus zur Verfügung zu stellen.

Ansonsten war es im Vorfeld von entscheidender Wichtigkeit festzulegen wie genau die Fahrräder verteilt werden sollen. Letztendlich beschlosssen wir es auf folgende Art und Weise zu versuchen.

### **9.1 Verkauf einiger Fahrräder**

Von den insgesamt 220 angekommenen Fahrrädern sollen etwa 30-50 verkauft werden, um der Fahrradwerkstatt ein gewisses Startkapital zu sichern, mit dem kleinere Investitionen wie bspw. der Kauf von fehlendem Material oder Verschönerungsmaßnahmen durchgeführt werden können.

### **9.2 Verteilung anhand des Ticketsystems – Was ist das Ticketsystem?**

Weitere fahrtüchtige Fahrräder sollen anhand eines von der Schule entwickelten Ticketsystems an Schüler und Lehrkräfte verteilt werden. Das Ticket-System läuft wie folgt ab: gute schulische Leistungen, freundliches Auftreten und Mitarbeit in der Schule seitens der Schüler werden von den Lehrern mit Tickets belohnt, von denen sie sich bislang Stifte, Hefte, anderes Schulzubehör, aber auch Kleidung wie T-Shirts, Hosen oder Schuhe kaufen konnten. Auch die Mitarbeit bei schulischen Projekten wird durch die Vergabe von Tickets honoriert. Wer bspw. einen Sack Gras, das zur Fütterung der schuleigenen Kühe und Ziegen verwendet wird, mitbringt, erhält fünf Tickets. Wer insgesamt 1500 Tickets sammelt, hat die Möglichkeit diese gegen ein Fahrrad einzutauschen. Während meiner Zeit in Kirenge war mir nur ein Schüler bekannt, der bereits mehr als 1.100 Tickets gesammelt hatte. Diese Tatsache hebt hervor wie viel Arbeit und Zeit die Schüler investieren müssen, um 1.500 Tickets zu erwerben. (siehe Anhang 1, 2, und

3). Ein weiterer Vorschlag bezüglich der Verteilung der Fahrräder kam von Bruder Aniceto selbst, als er meinte, dass mittels einer Tombola pro Monat etwa ein bis zwei Fahrräder vergeben werden können. Tombolas wurden bereits in der Vergangenheit häufig zur Verteilung von Gegenständen verwendet und haben stets großen Andrang seitens der Schüler und Mitarbeiter der Schule gefunden. Daher entschieden wir, dass alle Personen, die an der Tombola teilnehmen wollen, 500 FRW für ein Los bezahlen müssen. Damit auch Schüler die Möglichkeit haben teilnehmen zu dürfen, können diese in Zukunft ein Los gegen 100 erworbene Tickets eintauschen. Sowohl diejenigen, die ein Fahrrad auf diese Art und Weise gewinnen als auch alle weiteren Personen, die ein Fahrrad besitzen, sind von der Teilnahme der Tombola ausgeschlossen. Außerdem soll auch die Möglichkeit bestehen die Fahrräder ausleihen zu können. Ein Schüler kann sich bspw. zukünftig ein Fahrrad ausleihen, wenn er in der Lage ist ein Pfand in Höhe von 1000 Tickets zu hinterlegen. Falls der Schüler das Fahrrad nach Ablauf von 24 Stunden unbeschädigt zurückbringt, erhält er 900 Tickets zurück. Falls es ihnen nicht gelingen sollte, das Fahrrad zurückzubringen, erhalten sie keine Tickets zurück. Wenn man bedenkt, wie viel Zeit benötigt wird, um so viele Tickets zu sammeln (Siehe Ticketsystem) stellt das einen erheblichen Verlust für den Schüler dar. Selbiges Angebot besteht auch für Mitarbeiter der Schule und Personen von außerhalb. Diese müssen, um sich ein Fahrrad ausleihen zu dürfen 15.000FRW (umgerechnet 17,64€) hinterlegen, was etwa einem durchschnittlichen Verdienst von etwa 15 Tagen entspricht. Falls sie das Fahrrad genau 24 Stunden später unbeschädigt zurückbringen, erhalten sie 14.000€ zurück. Die entstandene Differenz von 1.000FRW kommt dann der Kasse der Fahrradwerkstatt zugute.

### **9.3 Aufbau der Fahrradwerkstatt**

Ein weiterer wichtiger Punkt des von mir entworfenen Maßnahmenkatalogs betrifft den Aufbau der Fahrradwerkstatt und/oder des Lagerraums. Zunächst müssen die Fahrräder danach unterteilt werden, ob sie voll fahrtüchtig, leicht oder stark reparaturbedürftig sind. Während bis zu 50 der fahrtüchtigen Fahrräder sofort zum Verkauf angeboten werden können, müssen Fahrräder der anderen beiden Gruppen selbstverständlich erst repariert wer-

den. Die schnelle Errichtung beider Gebäude (Fahrradwerkstatt und Lager-  
raum) ist wichtig, damit mit dem tatsächlichen Arbeiten, nämlich dem Re-  
parieren der Fahrräder möglichst schnell begonnen werden kann. In Abspra-  
che mit Fidèle haben wir den 30.08. als Deadline für die Fertigstellung der  
Gebäude festgelegt. Zwar könnte laut Fidèle im schnellstmöglichen Fall  
jedes Gebäude in etwa zehn Tagen errichtet werden, allerdings muss zuvor  
noch der Bau anderer Gebäude abgeschlossen werden. Außerdem sollte ein-  
kalkuliert werden, dass das ruandische Zeitgefühl nicht unbedingt mit dem  
europäischen oder gar deutschen gleichzusetzen ist und daher ein Zeitpuffer  
einzuräumen ist. Nach Fertigstellung der Gebäude sind zunächst alle Fahr-  
räder, bis auf diejenigen, die sofort repariert werden, zu sammeln. In der  
eigentlichen Fahrradwerkstatt hingegen sollen ausschließlich das Werkzeug  
und bereits einige Ersatzteile wie Sättel, Mäntel und Schläuche gelagert  
werden. Der übrige Raum bleibt zukünftig frei und wird zum Reparieren  
genutzt. Desweiteren sollen alle Werkzeuge an den mitgelieferten Holzplat-  
ten angebracht und mit Bleistift umrahmt werden. Dies dient der Übersicht  
und lässt umgehend erkennen, ob alle Werkzeuge am Ende eines Arbeitsta-  
ges wieder ordnungsgemäß an die richtige Stelle zurückgeräumt wurden und  
verhindert somit, dass Werkzeug abhandenkommt. Übrige Materialien wie  
Reifen, Schläuche und Mäntel werden ebenfalls feste Plätze zugewiesen.

#### **9.4 Anstellung eines Fahrradmonteurs**

Auch die Anstellung eines Fahrradmonteurs ist von entscheidender  
Wichtigkeit für das Projekt. Ziel ist es, dass ein bis drei ausgewählte Mitar-  
beiter der Schule oder Absolventen der Klassen S2 oder S3 über Monate  
hinweg eine kostenlose Ausbildung zum Fahrradmonteur erhalten. Zukünf-  
tig ist zu gewährleisten, dass die Ausbildung staatlich anerkannt wird. Ist  
dies der Fall, bestünde die Möglichkeit Schüler selbst auszubilden oder AGs  
zu leiten. Anschließend haben sie die Möglichkeit Schüler selbst auszubil-  
den oder AGs zu leiten. Außerdem soll zukünftig die Möglichkeit bestehen,  
dass Schüler, die Interesse an der Reparatur der Fahrräder haben, in freien  
Stunden oder nach Schulschluss als AG-Form dem Monteur helfen und so  
ein erstes Basiswissen des Handwerks erlernen können.

## **9.5 Werbung**

Die Fahrradwerkstatt soll sich nicht nur um Reparaturen mitgelieferter Fahrräder kümmern, sondern auch um die der Bevölkerung umliegender Ortschaften. Je nach Arbeitsleistung und Materialverbrauch sollen die Kosten für die Reparatur berechnet werden. Um auf die Gründung bzw. das Bestehen der Fahrradwerkstatt hinzuweisen, sind Marketingmaßnahmen wie Werbung vonnöten. Insbesondere folgende Möglichkeiten sind hierfür geeignet:

- Mundpropaganda: Aufgrund des Nichtvorhandenseins üblicher Werbeträger wie Zeitungen, Flugblätter oder dem Internet muss von der Möglichkeit Gebrauch gemacht werden potentiellen Kunden mündlich über das Bestehen der Fahrradwerkstatt zu berichten.
- Auch das Aufstellen von Schildern, die auf die Gründung/das Bestehen der Fahrradwerkstatt hinweisen, könnte sich als erfolgreiches Werbemittel erweisen. Desweiteren sollten Rabattaktionen bei der ersten Reparatur eines Fahrrads eingebaut werden, um den Ruandern das Angebot der Fahrradwerkstatt gerade zu Beginn schmackhaft zu machen. Bspw. könnten zu Beginn nur die Materialkosten berechnet werden.
- Weitere evtl. auch von Schülern entworfene Ideen werden ebenfalls gerne in die Planungen mit einbezogen.

## **9.6 Entrepreneurship**

Die Fahrradwerkstatt sollte unbedingt in das Schulfach Entrepreneurship eingebunden werden. Bspw. sollten die Schüler versuchen eine Art Buchführung zu entwickeln, um einen genauen Überblick über die wöchentlichen Ein- und Ausgaben zu haben. Selbstverständlich müsste dies von den Lehrern überprüft werden. Auch bei Entscheidungen bezüglich des Zukaufs weiterer Reparaturmaterialien sollten die Schüler Mitspracherecht haben

## **9.7 Wie kann der Diebstahl von Fahrrädern verhindert werden?**

Eine wichtige Problematik, die sich bezüglich der Verteilung der Fahrräder stellte, war die Frage wie man gewährleisten kann, dass die Schüler langfristig im Besitz der Fahrräder sind und diese nicht entwendet werden. Wie bereits oben angedeutet, liegt das monatliche Durchschnittseinkommen eines Ruanders in der Region Kirenge bei nur etwa 20.000 FRW, was umgerechnet etwa 23,53€ sind. Diese Tatsache macht deutlich, dass der Besitz eines meiner mitgelieferten Fahrräder, die im Schnitt etwa 40€ kosten, einen großen wirtschaftlichen Wert für den Besitzer mit sich bringt. Neben dem finanziellen Wert hat ein Fahrrad selbstverständlich weitere Vorteile wie bspw. das schnelle Zurücklegen von Distanzen und die Möglichkeit ein größeres Gewicht schneller transportieren zu können. All diese Eigenschaften bürden die Gefahr, dass Fahrräder schnell entwendet werden könnten. Um dies zu vermeiden, sind wir zu dem Entschluss gekommen, dass es sinnvoll ist, die Fahrräder nur an Schüler von der Klassenstufe P5 aufwärts und ab einem Alter von mindestens 14 Jahren zu verteilen. Jüngere Schüler oder Schüler niedrigerer Klassenstufen sind vermutlich nicht oder weniger geeignet auf das Fahrrad aufzupassen und sich bei einem versuchten Diebstahl zu Wehr zu setzen. Desweiteren müssen Schüler, die im Besitz eines Fahrrades sind, dieses jeden Morgen vor Schulbeginn vorzeigen, damit überprüft werden kann, ob es noch da ist. Falls dies nicht der Fall ist, wird der Schüler nach dem Grund des Fehlens befragt und im Falle eines Diebstahls können dann entsprechenden Maßnahmen umgehend in die Wege geleitet werden.

## **10 Controlling: Positive und negative Überraschungen**

Wie bereits oben erwähnt, muss noch einmal die unglaublich positive Resonanz und Hilfsbereitschaft bezüglich des Projekts hervorgehoben werden. Als das Projekt im Februar startete, hatte ich insgeheim die Hoffnung etwa 200 Fahrräder sammeln zu können, ging aber eher davon aus, dass es vermutlich nur 100-150 werden könnten. Dass es letztendlich 400 und darüber hinaus noch einiges an Fahrradzubehör und Kleidung werden würde, hatte ich mich nicht zu hoffen gewagt. Allerdings gab es auch einige Situationen,

die ich negativ bewerten musste, wozu auch eine gewisse Scheinheiligkeit seitens der Spender gehörte. Ich hatte den Eindruck, dass einige Spender mein Projekt und das Angebot die Fahrräder auch abholen zu kommen mit der Arbeit eines Schrotthändlers verwechselten. Zwar hatte ich im Vorfeld beim Werben geschrieben, dass auch leicht beschädigte Fahrräder gerne entgegengenommen werden, in manchen Fällen war es aber schwer auszumachen ob es sich bei dem metallischen Gegenstand, der mir angeboten wurde, auch wirklich einmal um ein Fahrrad gehandelt hatte. Wenn ich dann noch den Eindruck vermittelt bekam mich mindestens fünf Mal bedanken zu müssen, um diese soziale Wohltat auch gebührend zu würdigen, fühlte ich mich gelegentlich ausgenutzt. Ähnliches war auch bezüglich des Angebots der Abholung der Fahrräder zu erkennen. Sicherlich hatte ich im Vorfeld damit geworben, dass aber so viele Spender, die selbst in unmittelbarer Nähe der Sammelstelle (Stadion Oberwerth) wohnten, auf das Angebot zurückgreifen würden, hätte ich nicht erwartet. Häufig erhielt ich auf Rückfrage die Antwort, dass die Fahrräder leider nicht ins Auto passen würden und ich deshalb mit dem Bus vorbeikommen müsse. Als ich beim Spender angekommen dann manchmal feststellen musste, dass vermutlich auch der Kofferraum eines Smarts für den Transport der Fahrräder ausgereicht hätte, traute ich zuweilen meinen Augen nicht. Nahezu grotesk waren auch einige Nachrichten, die mich zumeist per E-Mail erreichten. Nachdem bereits so viele Fahrräder gesammelt waren, dass abzusehen war, dass nicht alle in den Container passen würden, musste ich weitere Anfragen dankend ablehnen und versuchte gleichzeitig um Geldspenden zu werben. (Sammelmail siehe Appendix). Manche Spender bezeichneten mein Verhalten in einer weiteren Antwort zuweilen als „sehr enttäuschend“, um ihren Unmut Ausdruck zu verleihen. Als ich nachfragte was genau an der Tatsache, dass bereits so viele Fahrräder eingetroffen waren, enttäuschend sei, erhielt ich dann keine Antwort mehr.

Außerdem hatte ich mir die bürokratischen Hürden, insbesondere die Probleme mit dem Zoll, deutlich geringer vorgestellt. Ein Tiefpunkt war sicherlich erreicht, als der Container am 08.04.2013 verschifft werden sollte, in letzter Sekunde jedoch die Absage aus Kigali aufgrund von Schwierigkeiten mit dem Zoll den Termin platzen ließ.

Der definitiv größte Tiefpunkt war aber die bereits oben beschriebene Tatsache, dass nur 225 der 320 mitgelieferten Fahrräder und auch nur die Hälfte der Kisten mit Kleidung und Ersatzteilen letztendlich an der Schule in Kirenge eintrafen. Wenn man einmal betrachtet wie viel Zeit und Energie nicht nur ich, sondern auch viele meiner Familienangehörigen, Freunde und Helfer in das Projekt steckten, ist der Gedanke sehr schmerzlich.

Trotz der eben beschriebenen negativen Aspekte, die das Projekt mit sich brachte, bin ich unheimlich froh und stolz, dass im Großen und Ganzen alles erfolgreich abgewickelt werden konnte. Nicht nur ich persönlich konnte zufrieden sein, weil es mir gelang zwei Fliegen mit einer Klatsche schlagen, indem ich ein wohltätiges Projekt mit einem Vorankommen im Studium zu verknüpfte, sondern auch den Menschen in Ruanda konnte geholfen werden. Dadurch, dass sie nun eine schnellere Möglichkeit haben sich fortzubewegen und darüber hinaus auch noch mehr Lasten transportieren können.

## **11 Ausblick**

Mittels der von mir oben beschriebenen Maßnahmen, die ich nach ausgiebigen Gesprächen mit Organisation, die bereits Erfahrung auf diesem Gebiet vorweisen können, erstellt habe, bin ich optimistisch, dass die Fahrradwerkstatt wirtschaftlich gewinnbringend sein und sich in absehbarer Zukunft selbst tragen wird. Um jederzeit auf dem neuesten Stand zu bleiben, habe ich veranlasst, dass mir der wöchentliche Bericht der Buchführung als auch alle weiteren Entwicklungen per Mail zugesandt werden. Im Winter werde ich außerdem versuchen die Situation vor Ort voranzutreiben, wobei mir mein Vater, der handwerklich sehr begabt ist als auch ein Mitarbeiter der Caritas, der die dort ansässige Fahrradwerkstatt leitet, begleiten werden.

## Literaturverzeichnis

Becker, C. (s.a) Arbeitsvertrag

<http://www.rechtswörterbuch.de/recht/a/arbeitsvertrag/>, abgerufen am 06.04.2013

N.U. (2013) Ruanda

[http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes\\_Uebersichtsseiten/Ruanda\\_node.html](http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Ruanda_node.html), abgerufen am 08.04.2013

N.U. (s.a.) Genozid

<http://www.politik-lexikon.at/genozid/>, abgerufen am 13.04.2013

N.U. (2010) Keine Mörder, keine Opfer – nur noch Ruander

<http://www.morgenweb.de/nachrichten/welt-und-wissen/keine-morder-keine-opfer-nur-noch-ruander-1.436489>, abgerufen am 13.04.2013

N.U. (s.a.) Demographie Deutschland

[http://www.ipicture.de/daten/demographie\\_deutschland.html](http://www.ipicture.de/daten/demographie_deutschland.html), abgerufen am 18.04.2013

N.U. (s.a.) Demographie Ruanda

[http://www.ipicture.de/daten/demographie\\_ruanda](http://www.ipicture.de/daten/demographie_ruanda), abgerufen am 18.04.2013

N.U. (s.a.) Fruchtbarkeitsrate

[http://www.google.de/publicdata/explore?ds=d5bncppjof8f9\\_&met\\_y=sp\\_dyn\\_tfrt\\_in&idim=country:RWA&dl=de&hl=de&q=geburtenrate%20ruanda](http://www.google.de/publicdata/explore?ds=d5bncppjof8f9_&met_y=sp_dyn_tfrt_in&idim=country:RWA&dl=de&hl=de&q=geburtenrate%20ruanda), abgerufen am 21.04.2013

N.U. (s.a.) Amtssprache Ruanda

<http://www.welt-blick.de/staat/ruanda/amtssprache.html>, abgerufen am 21.04.2013

Wolf, J. (2013) Unsere Lösung

<http://www.fahrraeder-fuer-afrika.de/2011.html>, abgerufen am 29.04.2013

N.U. (2012) Schulen in Koblenz und Umgebung

<http://stadtinformation.meinestadt.de/koblenz/schulen>, abgerufen am  
03.05.2013

## Anhangsverzeichnis

### Anhang 1: Sammlung von Tickets

<b>Wie man sich ein oder mehrere Tickets verdienen kann:</b>
Essen für die Tiere mitbringen
Arbeiten in der Schule erledigen (aufräumen, putzen)
sauberes Aussehen (gewaschenes Gesicht, saubere Fingernägel)
saubere Uniform tragen
gewaschene Schuhe
Gute Mitarbeit im Unterricht
Ordentliche Heftführung
Ordnung halten in der Klasse (geputzte Tafel, nicht beschädigte Bücher)
Gute Noten bei Examen
Freundliches Aussehen
Meine Mitschüler respektieren
Dienste erledigen, obwohl mich niemand dazu aufgefordert hat
Einhalten des Schulmottos: Respekt - Toleranz - Wissen

### Anhang 2: Verlust von Tickets

<b>Wie man Tickets verlieren kann:</b>
Eine unsaubere Uniform tragen
Mit den Mitschülern kämpfen
aggressives und unfreundliches Verhalten
Über mehrere Tage nicht genug Essen für die Tiere mitbringen
Verlust der Schulbücher
Schuleigentum beschädigen
Schulbücher beschädigen
Absichtlich das Eigentum meiner Mitschüler beschädigen
Nicht gemachte Hausaufgaben
Zu spätes Erscheinen zum Unterricht ohne Begründung
Nichterscheinen

### Anhang 3: Ticketbezahlssystem

<b>Ticket-Bezahlssystem</b>	
Maternelle (Vorschule):	5 Tickets pro Monat
Primary	10 Tickets pro Monat
Secondary	15 Tickets pro Monat + 3.000 FRW
<b>Gegenstände</b>	
Roter Rucksack	25 Tickets
Orangenes T-shirt (small)	15 Tickets
Orangenes T-shirt (big)	25 Tickets
Graues T-shirt (big)	25 Tickets
<b>Uniform</b>	
Schuhe	25 Tickets
Mäppchen	25 Tickets
Stift	5 Tickets + 50 FRW
Bleistift	5 Tickets + 100 FRW
Großes Übungsheft	100 FRW
Kleines Übungsheft	50 FRW
Übungsheft (96 Seiten)	5 Tickets + 50 FRW
Abgemessene Hosen (Uniform)	25 Tickets + 500 FRW
1 europäischer Bonbon	1 Ticket
3 ruandischer Bonbon	1 Ticket

Stefan Haben  
Obertal 24b  
56077 Koblenz  
Matrikelnr.: 521003  
SS 2013

### **Erklärung zur Anfertigung des Projektberichts**

"Hiermit bestätige ich, Stefan Haben, dass ich die vorliegende Arbeit eigenständig angefertigt und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe. Desweiteren erkläre ich, dass ich alle wörtlichen und indirekten Zitate sowie Grafiken aus den angegebenen Quellen und Hilfsmitteln korrekt gekennzeichnet habe. Mir ist bekannt, dass ein Verstoß gegen diese Regelung als Plagiat betrachtet wird."

Koblenz, den 30.06.2013,

---

(Stefan Haben)