

Studie über ein KfW-Projekt in Mosambik

Armutsminderung durch Straßenbau?

Straßenbauprogramme können durchaus zur Reduzierung der Armut beitragen, wie eine Studie des Berliner Seminars für Ländliche Entwicklung (SLE) über ein Projekt der KfW Entwicklungsbank in Sofala/Mosambik zeigt. Ob und wie solche Programme armutsmindernd wirken, hängt wesentlich von ihrer konkreten Gestaltung ab.

Ein funktionstüchtiges Straßennetz bildet das Rückgrat der wirtschaftlichen Entwicklung eines Landes, denn ohne Straßen erreichen Waren keine Märkte. Doch auch in anderer Hinsicht sind Straßen eine elementare Voraussetzung für den Weg aus der Armut. Sie erleichtern den Zugang der Menschen zu Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen und tragen dazu bei, dass sie am gesellschaftlichen und politischen Leben teilhaben können.

In Mosambik lebt die Hälfte der Menschen in Armut, und auch 15 Jahre nach Beendigung des Bürgerkriegs steht das Land noch immer vor großen Herausforderungen beim Wiederaufbau der zerstörten Straßeninfrastruktur. Die Bundesregierung finanziert über die KfW Entwicklungsbank die Instandsetzung von über 650 Kilometern ländlicher Kies- und Sandstraßen in der zentralen Provinz Sofala. Das Programm ist auf die Armutsminderung der lokalen Bevölkerung ausgerichtet.

Die Projektregion Sofala gilt heute als eine der ärmsten Provinzen Mosambiks. Wo vor dem Krieg noch verarbeitende Industrien angesiedelt waren und die Menschen bei der Eisenbahn oder im regen Hafbetrieb Arbeit fanden, sind die meisten Einwohner Sofalas heute auf die kargen Erträge der Subsistenzlandwirtschaft angewiesen. Weil die Provinz im Krieg als Hochburg der Rebellen galt, wurde sie jahrelang von der Regierung

vernachlässigt und ist selbst 15 Jahre nach Ende des Bürgerkriegs wirtschaftlich und politisch weitgehend isoliert. Durch den Ausbau und die Instandsetzung vorhandener Wege wurden nun fünf ländliche Distrikte Sofalas, in denen rund 200 000 Menschen leben, wieder an das Verkehrsnetz angebunden.

Armutsmindernde Wirkungen messen

Doch wie tragen ländliche Straßen konkret zur Minderung der Armut bei? Können gute Zugangswege eine spürbare Verbesserung der Lebensbedingungen in ländlichen Gebieten bringen? Diesen und ähnlichen Fragen ging eine Feldstudie des Seminars für Ländliche Entwicklung in Berlin im Auftrag der KfW Entwicklungsbank und der mosambikanischen Straßenbaubehörde nach, die während dreier Monate von einem interdisziplinären Team aus deutschen und mosambikanischen Teilnehmern in der Provinz Sofala durchgeführt wurde (Volltext der Studie verfügbar unter: www.berlinerseminar.de). In über 300 Experten- und Haushaltsinterviews wurde die Situation vor dem Straßenbau rückblickend erfasst und mit der heutigen verglichen. Im Zentrum der Untersuchung stand stets die Frage: Wie wirkt sich der Bau von Straßen auf die Armutsminderung aus?

Straßen schaffen Verbindungen zwischen Käufer und Verkäufer. Die Erschließung ländlicher Gebiete durch ein funktionierendes Straßennetz wird oft mit der Hoffnung auf einen Anstieg der Cash-crop-Produktion begründet. In Sofala produzierten kleinbäuerliche Familien bislang hauptsächlich für den Eigenbedarf, denn was sie darüber hinaus anbauten, fand kaum Käufer. Nur wer seine Produkte über mehrere Stunden auf dem Kopf in die größeren Dörfer transportierte, konnte sie dort verkaufen. Seit Instandsetzung der Straße kommen jedoch vermehrt Zwischenhändler in die Region, was schon binnen eines Jahres eine merkliche Ausweitung der Maisproduktion angeregt hat – in manchen Gegenden um bis zu 40

Straßen sind eine grundlegende Voraussetzung für den Weg aus der Armut.



Foto: SLE

Gregor Maaß
Magdalena Kilwing
Seminar für Ländliche Entwicklung
Humboldt-Universität zu Berlin
Hessische Straße 1-2
10115 Berlin
sle@agrar-hu-berlin

Prozent. Die Straße hat eine Anbindung an Märkte geschaffen, wodurch Bauern nicht nur größere Absatzmengen, sondern durch die erhöhte Nachfrage auch höhere Preise erzielen. So hat sich beispielsweise der Verkaufspreis von Ziegen bereits verdreifacht und damit das Einkommen der ländlichen Bevölkerung deutlich verbessert.

Doch die ungewohnten Absatzmöglichkeiten bergen leider auch Gefahren. So kommt es vor, dass Kleinbauern nicht genug Nahrungsmittel für den Eigenbedarf zurücklegen und ihre Familien zu einem späteren Zeitpunkt Hunger leiden. Die Armut wird durch erhöhte Verkaufsmöglichkeiten also teilweise verschärft.

Bessere Bildung durch Straßen? Intakte Straßen verkürzen den Schulweg. Das bedeutet für viele Kinder, dass sie neben ihren häuslichen Pflichten nunmehr auch Zeit haben, zur Schule zu gehen. Auch die Verteilung von Schulbüchern und Lehrplänen wird erleichtert und der Austausch zwischen Lehrern und Schulbehörde gestärkt. Die Studie geht davon aus, dass langfristig ein funktionierendes Straßennetz zu einer Verbesserung der Bildungssituation der ländlichen Bevölkerung beiträgt.

Zugang zu Gesundheitsdiensten. Mit der Instandsetzung der ländlichen Straßen kann die ländliche Bevölkerung leichter die weit voneinander liegenden Gesundheitsdienste erreichen. Dies gilt im besonderen Maße für Frauen. Die beschwerlichen Wege zur nächsten Krankenstation hatten zur Folge, dass viele schwangere Frauen auf dem Weg zur Entbindung starben. Zwar werden auch mit den neuen Straßen die meisten Schwangeren mit dem Fahrrad zur Krankenstation transportiert, jedoch in wesentlich kürzerer Zeit, als dies auf den zuvor bestehenden Sandpfaden möglich war. Die Mütter- und Säuglingssterblichkeit ist daher mit Instandsetzung der Straßen schon nach kurzer Zeit merklich gesunken.

Das Ende der Isolation. Nach Jahren der kriegerischen Auseinandersetzungen war die Provinz Sofala nicht nur wirtschaftlich am Ende, sondern auch politisch weitgehend isoliert. Dies hat sich mit der Instandsetzung der Straßen, die nun auch Zugang zu den ländlichen Gemeinden schaffen, grundlegend geändert. Ein neues Gefühl der Angebundenheit an das gesellschaftliche und politische Geschehen des Landes wurde geweckt. Die Bevölkerung hegt große Hoffnungen, dass mit den Straßen der Grundstein gelegt ist für eine weitere Entwicklung auch in ihrer Region, in der sie sich bislang von der nationalen Regierung «vergessen» fühlten.



Foto: SLE

Straßen verbinden nicht nur das Land mit der Stadt und den Märkten, sondern erleichtern auch den Schulbesuch und den Weg zum Gesundheitszentrum.

Arbeitsplätze im Straßenbau. Das Straßenbauprogramm trägt durch die Schaffung von Arbeitsplätzen direkt zur Armutsminderung bei. Die Kies- und Sandstraßen müssen nicht nur instandgesetzt, sondern danach auch instandgehalten werden. Da es in Sofala außerhalb der Landwirtschaft kaum eine alternative Beschäftigung gibt, eröffnen insbesondere die Arbeiten im Straßenunterhalt für viele Familien neue Möglichkeiten. Einige der Arbeiter sind heute Besitzer von kleinen Verkaufsständen für den täglichen Bedarf, sie haben sich das nötige Startkapital bei der Arbeit im Straßenbau verdient.

Ressourcenausbeutung: Arbeitsplätze versus ökologische Folgen. Die Straßen ermöglichen die zunehmende Ausbeutung von natürlichen Ressourcen, was zwar direkt Arbeitsplätze für die lokale Bevölkerung schafft, langfristig jedoch ökologische Probleme birgt und somit zur Verschlechterung der Lebenssituation beitragen kann. In Sofala lässt sich insbesondere eine Zunahme der Holzwirtschaft feststellen. In Zukunft könnte das negative Folgen für die Umwelt haben, wobei besonders die Vergabe von Lizenzen pro-

blematisch ist, die nicht zur Wiederaufforstung zwingen.

Eckdaten eines erfolgreichen Straßenbauprogramms

Inwieweit Straßen tatsächlich armutsmindernd wirken, hängt wesentlich von der konkreten Gestaltung von Straßenbauprogrammen ab. Nur wenn für die Straßenarbeiten lokale Arbeitskräfte herangezogen werden, können für die Bevölkerung wichtige Einkommensquellen außerhalb der Landwirtschaft geschaffen werden. Um positive Wirkungen auf die Bildungs- und Gesundheitssituation zu erreichen, ist außerdem eine sektorübergreifende Planung der Straßenbauprojekte entscheidend. Absehbare negative Umweltfolgen, welche die Lebenssituation beeinträchtigen, müssen im Vorhinein analysiert werden, damit entsprechende Schutzmechanismen gefördert werden können. Schließlich müssen die Straßen an die lokalen Bedürfnisse angepasst sein. Die Kies- und Sandstraßen eignen sich für den Spagat zwischen ganz unterschiedlichen Nutzungsansprüchen, denn sie müssen sowohl schweren Transportfahrzeugen Stand halten, werden aber hauptsächlich von Fußgängern und Fahrradfahrern genutzt.

Eine nachhaltige Wirkung auf die Armutssituation der lokalen Bevölkerung kann schließlich nur gelingen, wenn die neuen Straßen auf Dauer befahrbar bleiben und ihre Unterhaltung langfristig gesichert ist. Dies geschieht im Falle der ländlichen Straßen in Sofala durch ein innovatives System, das auf fest eingerichteten Wartungscamps und routinemäßiger Instandhaltung durch mosambikanische Unternehmen basiert und durch einen größtenteils aus Steuern gespeisten Straßenfonds finanziert wird. Dieses System hat sich in Mosambik bewährt und ist über Sofala hinaus auch in weiteren Provinzen angewendet worden.

ABSTRACT

A study by SLE Berlin looks at the impact on poverty reduction of a rural roads construction programme of KfW Development Bank in Mozambique. Since poverty not only means a lack of income and roads do not only open up access to markets, the study analyses the impact of a functional road network on a wide range of poverty dimensions like education, health and political and social participation. One important result of the study shows that the extent to which poverty reduction can be achieved through road construction depends essentially on programme design.