

Straßen zur lokalen



Rainer Horig | Text und Fotos

Im Distrikt Tangail steht die Konzeptwiege. Was Entwicklungsfachleute dort an Wissen um Straßenbau und lokale Wirtschaftsförderung in Bangladesch gesammelt haben, geht jetzt in Serie. In Kooperation mit Gemeinderäten setzen 16 Distrikte auf eine Infrastruktur nach integriertem Vorbild.

Wirtschaft



leicht fehl am Platz. Redegewandt wie ein Städter stellt er sich als Geschäftsmann vor. Von seinen Nachbarn kaufe er schlachtfertige Ziegen und bringe sie zum Markt, um sie mit Gewinn zu verkaufen. „Einmal im Monat besuche ich alle 21 Märkte im Umkreis“, sagt der Bauernsohn. Seit die Straße nach Kaliganj asphaltiert und ausgebaut ist, geht das natürlich viel einfacher. „Früher trug ich meine Ziegen zu Fuß zum Markt. Heute kann ich sie mit einem Rikscha-Van oder einem Lieferwagen transportieren. Das spart Zeit und Geld“, sagt der junge Aufsteiger. Zwar sei die Zahl der verkauften Ziegen nicht gestiegen, aber bei geringeren Transportkosten springe für ihn ein höherer Gewinn heraus.

Mahmud Alamgir teilt Noors Begeisterung. Sein Job als Rikscha-Fahrer sei durch die neue Straße wesentlich leichter und auch einträglicher geworden, meint der 20-Jährige, der neben seinem Dreirad im Schatten eines Baumes rastet. Sein Rikscha-Van unterscheidet sich von einer normalen Fahrrad-Rikscha durch die zwei Meter lange Ladefläche, die sich statt einer Sitzbank hinter dem Fahrersitz über den Hinterrädern ausbreitet. So kann Mahmud nicht nur mehr Fahrgäste, sondern auch sperrige Güter transportieren. Früher, als die Landstraße noch nicht asphaltiert war und sich nach jedem Regen in einen Schlammfuhl verwandelte, sei seine Arbeit mühsam und gefährlich gewesen, erinnert er sich. Damals schaffte er mit Mühe und Not zwei Touren nach Kaliganj. Heute sind es vier bis fünf. „Dank der Straße kann ich nun doppelt so viel verdienen“, freut sich der stämmig gewachsene Jugendliche, der eine fünfköpfige Familie ernährt. Allerdings hat er auch mehr Konkurrenz bekommen: „Früher fuhren vielleicht fünf oder sechs Rikschas die Strecke nach Kaliganj, heute sind es an die Hundert!“

Annaroti Begum, einer Nachbarin von Noor Islam, kann auch die Straße nicht helfen. Ihr Mann und ihr Sohn müssen als Tagelöhner auf den Feldern anderer Bauern arbeiten, weil der eigene Landbesitz nicht ausreicht, die Familie zu ernähren. Annaroti erwirtschaftet keine Überschüsse, die sie verkaufen könnte. Den Markt besucht sie höchstens einmal in der Woche, um Speiseöl, Salz und Seife zu kaufen. Die Frau gehört damit zu den mehr als 30 Millionen extrem Armen in Bangladesch.

Bangladesch ist nicht einmal halb so groß wie Deutschland. Mit durchschnittlich 1000 Einwohnern pro Quadratkilometer zählt das Land zu den am dichtesten besiedelten Flächenstaaten der Welt. Bei der Teilung Britisch-Indiens in die unabhängigen Staaten Indien und Pakistan fiel der mehrheitlich von Muslimen bewohnte Osten der Provinz Bengalen Pakistan zu. Doch wirtschaftliche Vernachlässigung und politische Bevormundung durch den 2000 km entfernten Westteil Pakistans schürten Protest und mündeten in eine Unabhängigkeitsbewegung, die 1971 mit Unter-



Straße frei: Auf befestigten Wegen steuern Kleinstunternehmer ihre beladenen Rikschas nun auch bei schlechtem Wetter problemlos zu den lokalen Märkten. Früher hätten ihnen bei Regen die Schlammrinnen eine Weiterfahrt unmöglich gemacht. Die verbesserte Infrastruktur zahlt sich wirtschaftlich aus.

In sanften Schwüngen windet sich die Landstraße durch Reisfelder und Bananenhaine von der Marktstadt Kaliganj ins 15 km entfernte Narikelbaria. Auf der Strecke sind meist pedalgetriebene Dreiräder, so genannte Rikscha-Vans, unterwegs. Alle zehn Minuten rauscht laut hupend ein klappriger Bus vorbei. Aus einem Reisfeld steigt ein Schwarm weißer Reiher auf und sucht das Weite.

Nahe einer Kreuzung wohnt Noor Islam in einem aus mehreren Lehmgebäuden bestehenden Bauernhof. Mit seinem blütenweißen Hemd und einer funkelnden Armbanduhr wirkt der junge Mann hier



stützung indischer Truppen zur Abspaltung und zur Geburt des neuen Staates Bangladesch führte. Ohne nennenswerte Bodenschätze, von Sturmfluten und Überschwemmungen heimgesucht, ist Bangladesch seit jeher Sorgenkind der internationalen Entwicklungszusammenarbeit. Sie richtet ihr Hauptaugenmerk auf die Ausbildung der mehrheitlich analphabetischen Bevölkerung und auf den Ausbau der Infrastruktur.

Der weitaus größte Teil des 144 000 km² großen Staatsgebietes besteht aus Schwemmland, das die großen Flüsse Ganges und Brahmaputra im Laufe der Zeit aus dem Himalaya am Golf von Bengalen ablagerten. Der instabile Untergrund und das Fehlen harten Gesteins stellen Straßenbauer in Bangladesch vor besondere Herausforderungen. Als Ersatz für Schotter, der den Unterbau stabilisiert, werden hier zerbrochene Ziegelsteine eingesetzt. Der feinere Split für die oberste Asphalt-schicht muss importiert werden. Das feuchte Klima stellt besondere Anforderungen an Qualität und Haltbarkeit der Straßen. Viele Verkehrswege bedürfen dringend einer Reparatur. Schlaglöcher und instabile Seitenstreifen erhöhen die Kosten und den Zeitaufwand für den Transport von Menschen und Gütern und tragen zum hohen Unfallrisiko bei.

Straßenbau sei eigentlich ein alter Hut in der Entwicklungszusammenarbeit, meint Peter Palesch, der Leiter des GTZ-Büros in der Hauptstadt Dhaka; wenn auch oft in seiner Bedeutung für die Armutsbekämpfung unterschätzt. „Früher glaubte man, es brauche nur neue Straßen, dann folge die Entwicklung automatisch. Wie sich herausstellte, eine Illusion – vor allem für die ärmste Bevölke-

rung. Heute verfolgen wir daher einen integrierten Ansatz: Wir bauen Straßen und fördern gleichzeitig die wirtschaftliche Entwicklung.“ In Zusammenarbeit mit Gemeinderäten, Marktkomitees und Kooperativen würden begleitende Aktivitäten angesprochen, die vor allem die Armen in die Lage versetzen, von der verbesserten Verkehrsanbindung zu profitieren, so Palesch.

Konzeptionelle Kontinuität

Seit Februar 2004 beteiligt sich die GTZ im Auftrag des deutschen Entwicklungsministeriums am Rural Infrastructure Improvement Project (RIIP), das die Zentralregierung in Dhaka zusammen mit der Asiatischen Entwicklungsbank und der deutschen KfW Entwicklungsbank in 16 Distrikten im Südwesten des Landes betreibt. Deutsche Experten kümmern sich vor allem um die technischen Komponenten des Programms. Sie planen den Bau und den fachgerechten Unterhalt der Straßen, fördern den Ausbau lokaler Märkte, schaffen Einkommensquellen für sozial Benachteiligte und stärken die lokale Selbstverwaltung, indem sie gewählte Gemeindevertreter qualifizieren und beraten.

Das Konzept basiert auf Erfahrungen, die GTZ-Mitarbeiter seit 1992 im Distrikt Tangail gesammelt haben. Der dortige Projektberater Rainer Kuhnle sorgt heute in Jessore und den Nachbardistrikten für konzeptionelle und personelle Kontinuität. „Tangail war sozusagen unsere Experimentierstube. In einer überschaubaren Region, einem einzigen Distrikt, entwickelten wir das Konzept partizipativer Planung“, sagt Rainer Kuhnle. Hier wie dort werden nun regelmäßig Arbeitspläne für den Unterhalt des Straßennetzes zusammen mit örtlichen Gemeindefunktionären entworfen. Beim Ausbau der Märkte und bei der Schaffung von Einkommensquellen greift das GTZ-Team auf Erfahrungen aus Tangail zurück. Neu ist dagegen die Förderung der Gemeinderäte. Kuhnle: „Wir bieten ihnen Trainingsprogramme an, die sie in die Lage versetzen, ihre Aufgabe als Volksvertreter besser wahrzunehmen.“

Morgens um acht an der Landstraße von Jessore nach Chowgacha. Nur wenige Sonnenstrahlen dringen durch den dichten Morgennebel, der die flache Landschaft verzaubert. Hell leuchten dagegen die gelben Saris einer Gruppe von Frauen, die mit Schaufeln und Hacken am Straßenrand arbeiten. Mannam Tasly und ihre vier Kolleginnen sind von der örtlichen Verwaltung damit beauftragt, die Schultern der Straße in Stand zu halten: „Seit zwei Jahren arbeite ich hier, ein anderes Einkommen besitze ich nicht“, sagt die 25-jährige Mutter eines schulpflichtigen Sohnes und ergänzt: „Seit mein Mann uns vor fünf Jahren verließ, lebe ich wieder im Elternhaus. Da wir kein Land besitzen, bin ich auf Lohnarbeit angewiesen.“

Tasly nimmt eine Schaufel und ebnet den sandigen Seitenstreifen der Straße ein. Nachdem sie Unkraut entfernt und Löcher gestopft haben, verdichten die Frauen den Boden mit Wasser aus

Teilnahme am Marktgeschehen

Die Lage	Die schlechte ländliche Infrastruktur in Bangladesch behindert die Entwicklung der ländlichen Märkte.
Das Ziel	Bessere Chancen zur wirtschaftlichen Betätigung der armen ländlichen Bevölkerung in den Landesregionen Khulna und Barisal.
Das Konzept	Beratung zum Management zur Straßenunterhaltung, zur Erschließung ländlicher Entwicklungspotenziale und zur Stärkung lokaler Märkte.
Die Partner	Das Ministry of Local Government, Rural Development and Cooperatives, die Asian Development Bank, Marktkomitees und Akteure der lokalen Selbstverwaltung.
Die Kosten	Das BMZ fördert die eng mit der KfW Entwicklungsbank verzahnte Technische Zusammenarbeit im Rural Infrastructure Improvement Project mit sechs Millionen Euro.

einer Gießkanne und einem handlichen Stampfer. Tasly und ihre Kolleginnen pflegen auch Baumsetzlinge und bessern Erdschäden aus, die Ratten an der Straßenböschung verursacht haben. Früher hätten sie von 9 bis 16 Uhr täglich gearbeitet, aber nach dem neuen Lohnsystem könnten sie sich ihre Arbeitszeit selbst einteilen und ihren Aufgaben als Mütter und Hausfrauen besser gerecht werden. Tasly: „Wir sind für diesen Straßenabschnitt verantwortlich. Geld bekommen wir nur, wenn der Inspektor sagt, es sei alles in Ordnung. Sobald ich Mängel feststelle, rufe ich die Kolonne zur Arbeit, damit wir pünktlich unser Geld bekommen.“

Der fachgerechte Unterhalt der Straßen vermindert Schäden durch Wasser oder Pflanzenwuchs und zahlt sich langfristig aus. Gleichzeitig verhilft er mittellosen Frauen wie Mannam Tasly zu einem neuen Einkommen. „In Tangail haben wir die Situation bedürftiger Frauen genau untersucht und gelernt, dass ein besseres Einkommen allein nicht ausreicht, um ihre Situation nachhaltig zu verbessern“, sagt GTZ-Berater Rainer Kuhnle. „Alle Arbeiterinnen erhalten daher ein zweitägiges Training in Grundlagen des Straßenbaus. Trainer lokaler NGOs besuchen die Frauen an der Straße und bringen ihnen Schreiben und Lesen bei, schulen sie in Hygiene und klären sie über ihre Rechte auf. Wir ermutigen die Frauen, sich weitere Einkommensquellen zu erschließen.“

Kredit vom Gemeinderat

Ortswechsel. Abseits der Straße erstrecken sich Reihen blitzblanker Wellblechhütten, die die Regierung für sozial benachteiligte Gemeinschaften errichtete. Die Zwischenräume zwischen den Reihen hütten dienen als Spielplatz, Treffpunkt und als Werkstatt – so auch für ein halbes Dutzend Korbflechterinnen, die der Minderheit der Bedh angehören. Vor einem Jahr machte sich die Gruppe, die traditionell von Markt zu Markt zog, hier sesshaft, um ihre Körbe zu flechten und zu verkaufen. „An einem Tag schaffe ich 16 bis 20 Körbe, die mein Mann dann auf dem Markt in Kaliganj verkauft“, sagt Sabina Bedh. Dort kauft ihr Mann auch den Bambus ein, den die Frauen verarbeiten. Finanzieren können sie das Geschäft durch einen Kredit vom Gemeinderat.

Der Gemeinderat von Moharajpur vergibt Kleinkredite, die Einkommen schaffen, aus einem Sonderfonds, der ihm aus Mitteln des RIIP zufließt. Denn Moharajpur ist eine von 32 ausgewählten Gemeinden, in denen das Projekt seine Ansätze zur Stärkung der Lokalverwaltung erprobt. Die 4487 Gemeinderäte des Landes, Union Parishad genannt, repräsentieren die unterste Verwaltungsebene, die gewählte Volksvertreter in Bangladesch bilden. Die Räte erhalten eine jährliche Zuwendung von der Zentralregierung, können jedoch in bescheidenem Umfang auch Grundsteuern oder Gewerbesteuern erheben. „Die Union Parishads besitzen eine ganze Reihe von Befugnissen. Aber das Problem ist, dass kaum einer der gewählten



Mitglieder sie kennt“, gesteht Abdus Shaheed ein, der das RIIP-Projekt im Ministerium für Lokalverwaltung und Ländliche Entwicklung beaufsichtigt. Eigentlich müssten die Ratsmitglieder kontinuierlich ausgebildet und betreut werden, meint der Beamte.

Da der Staat hier offensichtlich überfordert ist, springt die GTZ in die Bresche. Rainer Kuhnle:

„Wir beschränken uns zunächst auf 32 Gemeinderäte im Projektgebiet und helfen den Ratsmitgliedern, ihre Rechte und Pflichten besser zu verstehen. Das geschieht hauptsächlich über Trainingskurse. Unsere Mitarbeiter besuchen die Gemeinderäte und beraten sie dabei, zum Beispiel Register korrekt zu führen.“

In Tangail erprobten Rainer Kuhnle und seine einheimischen Partner nicht nur, wie gute Straßen gebaut werden, sondern auch, wie benachteiligte Gruppen der Gesellschaft so gefördert werden können, dass die Armen von der neuen Infrastruktur profitieren. In 16 Distrikten wird das um die enge Zusammenarbeit mit den Gemeinderäten erweiterte Konzept nun eingeführt. Die Regierung in Dhaka plant, das Programm in diesem Jahr auf weitere 23 Distrikte zu übertragen. Damit wären 39 Distrikte erfasst, mehr als die Hälfte des Landes. Im November vergangenen Jahres zeichnete die Asiatische Entwicklungsbank das Rural Infrastructure Improvement Programme als eines von drei besonders effizient umgesetzten Projekten in Bangladesch aus. ◀

Rainer Hörig ist freier Journalist in Bonn.

Gezielte Vorarbeit: In 16 Distrikten von Bangladesch fördert die GTZ den Aufbau lokaler Märkte. Das breit angelegte Projekt profitiert vom Know-how, das vor knapp anderthalb Dekaden in einem Pionierprojekt in Tangail gesammelt wurde.