

# Nepals grüne, soziale und nachhaltige Strassen

In Nepal engagiert sich die Schweiz seit Jahrzehnten für den Bau von Brücken und Strassen. Dabei entwickelte sie einen Ansatz, bei dem die lokale Bergbevölkerung nicht nur mitbestimmt, sondern selber baut und künftig auch vermehrt Verantwortung für den Unterhalt übernimmt.



Die Dorfbevölkerung wird beim Bau einer Strasse miteinbezogen, indem sie mitbaut, mitbestimmt und später für deren Unterhalt sorgt.

(gn) In Gebirgsregionen ist der Bau von Strassen besonders schwierig und heikel: Konventionelle Methoden mit schweren Maschinen und Felsprengungen sind nicht nur teuer, oft lösen sie auch Erdbeben und Steinschlag aus und gefährden die Umwelt. Wo die empfindliche Vegetationsdecke verletzt wird, droht Erosion. Schon früh setzte die DEZA in Nepal deshalb auf umweltfreundliches Vorgehen und die Einbindung der Dorfbevölkerung, die beim Strassen- und Brückenbau mitbestimmt und mitbaut. Der Ansatz wurde mit den Jahren laufend verbessert und den sich verändernden Bedürfnissen angepasst: Heute braucht es vermehrt Strassen, die auch dem Gewicht von Lastwagen und Bussen standhalten und möglichst ganzjährig befahrbar sind.

## Fokus auf soziale Aspekte

Im Rahmen des District Roads Support Programmes DRSP unterstützte die DEZA von 1999 bis

Ende 2014 in sieben Distrikten den Bau und die Instandstellung von rund 600 Strassenkilometern. Die Lokalbevölkerung wurde nicht nur in die Planung einbezogen, sondern erhielt auf den Baustellen eine Möglichkeit, Geld zu verdienen: Bewusst setzte das Projekt auf Handarbeit mit Hacke und Pickel und generierte so für die arme Bergbevölkerung insgesamt fünf Millionen bezahlte Arbeitstage.

«Besonders wichtig bei den Strassenprojekten ist der soziale Aspekt», sagt Renate Lefroy, Nepal-Programmbaufachfrau bei der DEZA. Während des Strassenbaus hatten die Beteiligten für rund 90 Tage ein gesichertes Einkommen. Bei der Anstellung wurden benachteiligte Bevölkerungsgruppen besonders berücksichtigt. Mindestens ein Drittel der Stellen war für Frauen reserviert, die den gleichen Lohn erhielten wie die Männer. «Dies führte anfänglich zu heftigen Diskussionen – wurde aber schliesslich akzeptiert und geschätzt», fasst Renate Lefroy zusammen.

Eine Umfrage bei ehemaligen Strassenbauern zeigt, dass die Erwerbsmöglichkeit – obschon zeitlich begrenzt – den Betroffenen viel gebracht hat. Ihr Zusatzeinkommen, sagen sie, hätten sie vor allem zur Deckung von Schulden, für Nahrungsmittel und die Schule der Kinder ausgegeben – aber auch für den Kauf von Land oder die Einrichtung eines Verkaufsstands an der neuen Strasse.



Jean Mulamba Lumbungu/DEZA (2)

Der gemeinsame Strassenbau ermöglicht nicht nur den Weg ins nächste Dorf oder auf den Markt, er löst in den beteiligten Dörfern konkrete soziale und wirtschaftliche Veränderungen aus.

## Selber Hand anlegen

Nach der Fertigstellung erleichtern die besseren Verbindungen in abgelegenen Regionen Nepals, wo nach wie vor die meisten zu Fuss unterwegs sind, den Weg ins nächste Dorf, in die Schule, auf den Markt. Wo wetterfeste Strassen den Verkehr von Bussen und Lastwagen ermöglichen, verkürzen sich die Reisezeiten zusätzlich und der Warentransport zum oder vom Markt wird einfacher und günstiger.

Darüber hinaus löste der gemeinsame Strassenbau in den beteiligten Dörfern soziale und wirtschaftliche Veränderungen aus. Naresh Tamang aus Lisanku beschreibt in seiner preisgekrönten Geschichte über den Hasen und die Schildkröte die neue Situation und das neue Lebensgefühl: «Die wirtschaftlichen Aktivitäten im Dorf sind zahlreich und unterschiedlich – sie reichen vom Kartoffelanbau über Ziegen- und Bienenhaltung bis zu Obstbäumen. Der vielleicht wichtigste Unterschied ist aber die Veränderung von uns allen. Mit dem Bau der Strasse erlangten wir das Gefühl, das Schicksal selber in die Hand nehmen zu können. Wir lernten so viele Fertigkeiten, die uns helfen, unseren Kindern eine andere und bessere Zukunft zu ermöglichen.»

## 50000 Kilometer Wege gebaut

Die Methode des arbeitsintensiven Strassenbaus wird mittlerweile von weiteren Entwicklungsagenturen sowie von der nepalesischen Regierung praktiziert. Mit ihren neuen Strasseninfrastruktur-Pro-

jekten entwickelt die DEZA das Konzept weiter: Der erfolgreiche Ansatz soll künftig systematisch für den Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur in abgelegenen Regionen eingesetzt werden.

Von den rund 50000 Kilometern lokaler Verkehrswege, die in Nepal seit den 1990er-Jahren gebaut wurden, sind heute rund die Hälfte nicht oder nur zeitweise passierbar. Damit die Verbindungen auch



während der Regenzeit genutzt werden können, braucht es vielerorts zusätzliche Hangbefestigungen, härtere Beläge und verbesserte Entwässerungssysteme.

## Handarbeit der Lokalbevölkerung

Das neue Projekt unterstützt die Distrikte dabei, je eigene Masterpläne für den Ausbau und vor allem für den Unterhalt ihrer Verkehrsnetze zu erstellen und umzusetzen. Die Arbeiten sollen wiederum möglichst von der lokalen Bevölkerung in Handarbeit geleistet werden. Damit schafft man nicht nur im Strassenbau, sondern auch im Unterhalt Erwerbsmöglichkeiten. Wer auf der Baustelle Erfahrungen gesammelt hat, soll diese zertifizieren lassen und sich künftig als qualifizierte Arbeitskraft ausweisen können.

Das neue DEZA-Programm Local Roads Improvement hat einen Zeithorizont von voraussichtlich 14 Jahren. Aus guten Gründen: Gebaut seien Strassen schnell einmal – auch mit dem arbeitsintensiven Ansatz, sagt Renate Lefroy: «Die partizipative Planung jedoch braucht viel Zeit. Vor allem aber muss man Verständnis für die Bedeutung des Unterhalts wecken und dafür langfristig die notwendigen Kapazitäten sicherstellen – sonst macht es keinen Sinn, in Strassenprojekte zu investieren.» ■

## Preisgekrönt

Die Erzählung «Der Hase oder die Schildkröte – wer hatte die richtige Durchhaltetaktik?» gewann 2003 beim DEZA-Wettbewerb zu Geschichten über Nachhaltigkeit. Naresh Tamang beschreibt darin, wie der von den Behörden implementierte Strassenbau im Nachbardorf zuerst schnell vorankam, schliesslich aber scheiterte. Im Gegensatz dazu mussten die Bewohner seines Dorfes im Rahmen des DEZA-Projekts selber Hand anlegen, was anfänglich gar nicht gut ankam. Der Bau ging viel langsamer voran. Diese Strasse funktionierte aber schliesslich und brachte das Dorf auch sonst weiter. Dieses District Roads Support Programme der DEZA gewann 2011 den Innovationspreis der International Road Federation IRF für Strassentransport in Entwicklungsländern in der Kategorie «ländlicher Transport». [www.agridea-international.ch](http://www.agridea-international.ch) (The Hare or the Tortoise)