



MOBILITÄT. EINKOMMEN. BILDUNG.

Fahrräder beeinflussen die sozio-ökonomische Entwicklung ruraler Gebiete Afrikas nachhaltig.

**Zusammenfassung der Wirkungsstudien
in Tansania & Burkina Faso**

velafrica

Mobilität mit Perspektiven

INHALT

Editorial	3
Mobilität – ein zentraler Entwicklungsfaktor	4
Wirkung 1 – Fahrräder erleichtern das Erledigen alltäglicher Aufgaben	5
Wirkung 2 – Fahrräder beeinflussen die schulische Entwicklung positiv	6
Wirkung 3 – Fahrräder erleichtern die (Feld-) Arbeit und erhöhen die Produktivität	7
Wirkung 4 – Fahrräder fördern die Pflege sozialer Kontakte und erleichtern den Zugang zu medizinischen Einrichtungen	8
Wirkung 5 – Fahrräder vervielfältigen die Arbeitsmöglichkeiten	9
Fazit: Fahrräder verbessern die Lebensbedingungen	10
Empfohlene und von Velafrica umgesetzte Massnahmen	11
Forschung	12
Literaturangaben	13

Impressum

Herausgeber

Velafrica
Waldeggstrasse 27
3097 Liebefeld
info@velafrica.ch
www.velafrica.ch

Text

Adriano Aebli

Illustration

Kilian Vilim

Layout

Kommbüro, Reto Güdel

© Velafrica 2016



EDITORIAL



Vor über 20 Jahren haben die ersten 300 Recycling-Fahrräder die Schweiz Richtung Ghana verlassen. Bis heute sind über 150'000 weitere gefolgt und haben neue Besitzer und Besitzerinnen gefunden. Aber was sagen Zahlen über die Wirkung der Fahrräder vor Ort aus? Dazu führt Velafrica regelmässig Fallstudien durch. Diese zeigen immer wieder, welch grosses Potential im Fortbewegungsmittel Fahrrad steckt und dass es deutlich zur Verbesserung der Lebensumstände beiträgt. Daher waren wissenschaftliche Studien zur Wirkung von Fahrrädern in Afrika im Rahmen des Strategieplans 2018 von besonderem Interesse für Velafrica.

Folgende Leitfragen standen im Zentrum der sozialwissenschaftlichen Untersuchung: Lässt sich aus den Einzelfällen auf eine generell positive Wirkung von Fahrrädern im Lebensalltag der Nutzenden schliessen? Wofür wird ein Fahrrad eingesetzt? Welche Lebensbereiche werden unter welchen Bedingungen beeinflusst? Und schliesslich: Welcher Handlungsbedarf besteht für Velafrica und seine afrikanischen Partner, um das Potential von Fahrrädern noch besser ausschöpfen zu können?

Diese Fragen standen im Mittelpunkt von zwei Forschungsarbeiten, die im Rahmen des Masterlehrgangs International Affairs and Governance (MIA) an der Universität St. Gallen entstanden. Betreut hat sie Dr. Urs Heierli, Lehrbeauftragter für Entwicklungsökonomie. Die ausführliche Datensammlung, die den Studien zugrunde liegt, erfolgte während mehrmonatiger Feldaufenthalte in Burkina Faso und Tansania.

Die Resultate zeigen eine überraschende Breite an positiven Wirkungen in den verschiedensten Bereichen des Lebensalltags. Insbesondere geben sie Einblick in das bisher sehr wenig erforschte Gebiet der Wirkung von Fahrrädern in Subsahara-Afrika. Deutlich wird aber auch, dass Velafrica sein Geschäftsmodell in der Schweiz und in Afrika weiterentwickeln muss, damit noch mehr Menschen von der Wirkung der

Fahrräder profitieren können. So gehen auch die aktuellen Bestrebungen dahin, soziale Fahrradunternehmen in Afrika aufzubauen. Sie vereinen Vertrieb, Service und Ausbildung unter einem Dach. Diese Zentren werden nach wirtschaftlichen Kriterien geführt. Die Berufsbildungsangebote und die Reinvestition der Gewinne in soziale Programme schaffen einen hohen sozialen Mehrwert. In Madagaskar, Tansania und Burkina Faso bestehen bereits solche Sozialunternehmen.

Die Ergebnisse der vorliegenden Studien bestärken uns, den bisherigen Weg weiterzuerfolgen und auszubauen. Dies mit dem Ziel, den Zugang zu Fahrrädern für breite Bevölkerungsschichten zu ermöglichen, Einkommensmöglichkeiten zu schaffen und Berufsausbildungen anzubieten. Damit wollen wir einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensumstände leisten und zur Armutsreduktion beitragen.

Bern-Liebefeld, August 2016

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'MD' followed by a stylized flourish.

Michel Ducommun
Programmleiter Afrika

VELAFRICA IN KÜRZE

Velafrica sammelt seit 1993 ausgemusterte Fahrräder und verschifft sie nach Gambia, Ghana, Tansania, Eritrea, Madagaskar, Burkina Faso und in die Elfenbeinküste. Velafrica fördert nebst der Mobilität auch den Aufbau von Werkstätten und bildet Mechanikerinnen und Mechaniker aus. Es entstehen Arbeitsplätze und Einkommensmöglichkeiten in der Fahrradmontage, Reparatur und im Vertrieb. In der Schweiz arbeitet Velafrica mit sozialen Einrichtungen zusammen, die Erwerbslose und Menschen mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen beschäftigen. Die Frauen und Männer in den Recycling-Werkstätten setzen die Fahrräder instand und bereiten sie für den Transport vor. So verbindet Velafrica Integrationsarbeit in der Schweiz mit Entwicklungszusammenarbeit in Afrika.

www.velafrica.ch



MOBILITÄT – EIN ZENTRALER ENTWICKLUNGSFAKTOR



Forschungsregionen Burkina Faso

Mobilität ist einer der wichtigsten Faktoren um Armut zu überwinden – dies zeigen zwei voneinander unabhängig durchgeführte Studien zur Wirksamkeit von Fahrrädern in Burkina Faso (drei Provinzen, Stellenangaben unter dem Kürzel ISB) und Tansania (Region Nshamba, Stellenangaben unter dem Kürzel IST). Die Studien basieren auf quantitativer und qualitativer Datenerhebung (siehe Seite 12). Die Verfasser haben umfangreiche Zählungen und Interviews vor Ort durchgeführt. Beide gehen davon aus, dass von allen Transportmitteln das Fahrrad am besten geeignet ist, einer Familie zu einem höheren Lebensstandard zu verhelfen. Warum?

Weil alle motorisierten Verkehrsmittel teuer in der Anschaffung sowie aufwändig und kompliziert in der Wartung sind. Fahrräder sind im Vergleich dazu relativ günstig und benötigen wenig Unterhalt.

Fahrräder erleichtern das Erledigen täglicher Aufgaben, verbessern den Zugang zu Bildung und Gesundheitsinstitutionen und erhöhen die Effizienz und Effektivität in Bezug auf das Erwerbseinkommen.

Um Fahrräder nachhaltig in Afrika zu etablieren, müssen Finanzierung (Möglichkeit zu Mikrokrediten, Mietsysteme) und Instandhaltung (Verfügbarkeit von Ersatzteilen und qualifizierten Mechanikerinnen und Mechanikern vor Ort) gesichert sein.



Forschungsregion Tansania

STELLENANGABEN

Die wichtigsten Ergebnisse der in Tansania und Burkina Faso durchgeführten Wirkungsstudien sind in der vorliegenden Publikation zusammengefasst. Die Stellenangaben dienen dem Auffinden in den Quellentexten der Masterarbeiten. Für die jeweiligen Studien wurden folgende Kürzel verwendet: ISB für Impact-Studie Burkina Faso und IST für Impact-Studie Tansania. Die vollständigen Wirkungsstudien sind unter folgendem Link einsehbar:

<http://velafrica.ch/Wirkungsstudie>



WIRKUNG 1

FAHRRÄDER ERLEICHTERN DAS ERLEDIGEN ALLTÄGLICHER AUFGABEN

Der Haushalt einer Familie in Tansania und Burkina Faso nimmt viel Zeit in Anspruch. Holz besorgen, Wasser holen und Kinder betreuen auf Seiten der Frauen – die Feldarbeit auf Seiten der Männer zählen in beiden Ländern zu den zeitintensivsten Tätigkeiten. (IST 15, ISB 46)

In Burkina Faso liegen die Felder der befragten Familien im Durchschnitt 5,6 Kilometer vom Wohnort entfernt (ISB 46). Zu Fuss dauert der Marsch 1 Stunde und 30 Minuten, mit dem Fahrrad kann der Weg in 30 Minuten bewältigt werden. (ISB 80 f.)

Eine in Burkina Faso weit verbreitete Basisnahrung ist das Tô – der traditionelle Maisbrei. Der Mais muss entweder mühsam und zeitaufwändig in einer Handmühle zermahlen werden, oder er wird in ein größeres Dorf gebracht, wo häufig motorbetriebene Mühlen zur Verfügung stehen. Vor allem dank der höheren Ladekapazität eines Fahrrads im Vergleich zum Fusstransport, kann dreimal mehr Mais in derselben Zeit verarbeitet werden. (ISB 65 f.)

98% der Familien in Burkina Faso kochen mit Holz. (ISB 44) Das Holz wird gesammelt und eine ausreichende Menge für ein oder zwei Wochen zu Hause gelagert. Wegen der Abholzung liegt das Feuerholz in den untersuchten Regionen mittlerweile in 4 bis 7 Kilometern Distanz zum Wohnort. Mit einem Fahrrad kann mehr Holz in kürzerer Zeit transportiert werden. 70% der untersuchten Haushalte betonen die enorme Erleichterung, die ein Fahrrad bei der Holzbeschaffung bietet. (ISB 63, IST 63)

Ähnlich verhält es sich mit der Beschaffung von Wasser: Beide Studien kommen zum Schluss, dass dank einem Fahrrad bis zu dreimal mehr Wasser pro Weg transportiert werden kann. Zudem verkürzt sich die Transportzeit um den Faktor zwei bis drei. (ISB 62 f.) In den in Burkina Faso untersuchten Orten muss das Wasser 0,3 bis 2,4 Kilometer von zu Hause weg geholt werden. (ISB 61) Eine Familie ohne Fahrrad benötigt für die Beschaffung von Wasser täglich 1 Stunde und 45 Minuten, mit einem Fahrrad reduziert sich die Zeit auf 20 Minuten. Dies dank der etwas höheren Ladekapazität und vor allem dank der höheren Transportgeschwindigkeit. (ISB 85) 82% der Befragten gaben an, dass das Fahrrad für die Suche und den Transport von Wasser sehr wichtig sei. (ISB 62)

Die Beispiele aus dem Bereich des täglichen Lebens zeigen, dass eine kleine Anzahl oder gar keine zur Verfügung stehenden Fahrräder die Möglichkeiten einer Familie drastisch einschränken. (ISB 75) Positiv formuliert:

Die Verfügbarkeit von Fahrrädern hat direkten Einfluss auf die Lebensqualität der kompletten Familie. (IST 83)



Mit dem Fahrrad kann dreimal mehr Wasser pro Weg transportiert werden.



WIRKUNG 2

FAHRRÄDER BEEINFLUSSEN DIE SCHULISCHE ENTWICKLUNG POSITIV

Burkina Faso hat eine der niedrigsten Einschulungsraten Afrikas. Die Probleme liegen im Zugang, der Qualität und in der Verwaltung des Schulsystems. Etwa ein Viertel der Kinder wird bis heute nicht eingeschult. (ISB 41) Eine Ursache der tiefen Einschulungsrate liegt in der zumeist grossen Distanz zwischen Wohnort und Schule. Im untersuchten Gebiet von Burkina Faso liegen die Schulen durchschnittlich zwischen 1,4 und bis über 14 Kilometer vom Wohnort entfernt. Da die Familien oft kinderreich sind, ist es vielen nicht möglich, für jedes Kind ein Fahrrad zu kaufen. 50% der Familien geben an, dass nur eines ihrer Kinder den Schulweg mit dem Fahrrad zurücklegen kann. (ISB 67) In Tansania haben viele Dörfer eigene Primarschulen, daneben gibt es die Sekundarstufen-Schulhäuser. Da letztere meist weit verstreut liegen, sind es vor allem Sekundarschülerinnen und -schüler, welche von Fahrrädern profitieren. (IST 66) Allerdings herrscht auch hier ein Mangel an Fahrrädern. (IST 59 f.)



Schülerinnen und Schüler mit einem Fahrrad erreichen die Schule ausgeruhter und sind im Unterricht aufmerksamer. Sie sind gleichzeitig auch früher wieder zu Hause, wo sie zunächst ihre häuslichen Pflichten erledigen und dann Hausaufgaben machen. (ISB 67-69, IST 65-70)

Schulkinder in Tansania kürzen ihre langen Fusswege oft ab. Abkürzungen führen zum Teil durch private Plantagen, zum Teil über Streckenabschnitte, auf denen Gefahren für Kinder lauern. Mit einem Fahrrad bewegen sich die Schülerinnen und Schüler eher auf den Haupttrouten. Damit sind sie schneller am Ziel und stehen unter der Beobachtung der anderen Verkehrsteilnehmenden, wodurch sich vor allem Mädchen sicherer fühlen. (IST 69 f.)

Manche Befragten in Burkina Faso heben hervor, dass das Fahrrad hilft, pünktlicher in die Schule zu kommen. Die Messungen zeigen dagegen kaum Abweichungen zwischen Kindern mit und ohne Fahrrad.

(ISB 67) In Tansania stimmen 54 von 100 befragten Personen zu, dass das Fahrrad sehr dazu beiträgt, pünktlicher zu sein. Unpünktlichkeit zieht teilweise körperliche Bestrafung nach sich, zudem darf die angebrochene Unterrichtsstunde oft nicht mehr besucht werden – wer zu spät kommt, leidet also gleich mehrfach darunter. (IST 67)

Fakt ist: Fahrräder tragen dazu bei, dass der Schulweg weniger Zeit braucht und sicherer wird. Beide Studien zeigen: Die körperliche und geistige Präsenz im Unterricht nimmt markant zu.



Fahrräder tragen dazu bei, dass Kinder mehr Zeit für Schule, Hausarbeit und Freizeit haben.



WIRKUNG 3

FAHRRÄDER ERLEICHTERN DIE (FELD-) ARBEIT UND ERHÖHEN DIE PRODUKTIVITÄT

Viele Familienhaushalte in Tansania und in Burkina Faso basieren auf zwei Säulen: Subsistenz-Landwirtschaft und Tätigkeiten, die Geld generieren. (ISB 33, IST 23 f., 57 f.) Eine höhere Produktivität in der Subsistenz-Landwirtschaft führt dazu, dass zusätzlich Güter verkauft und somit Geld verdient werden kann.

Bereits frühere Studien zeigten, dass in ländlichen Gebieten Afrikas zu Fuss sehr weite Strecken für den täglichen Lebensunterhalt zurückgelegt werden müssen. (ISB 18) In den untersuchten Gegenden liegen die Felder zumeist ausserhalb des Dorfes. In Burkina Faso beträgt die durchschnittliche Distanz zwischen Wohnort und Feld 5,6 Kilometer, in Einzelfällen bis zu 15 Kilometer. (ISB 46 f.) 88% der in Burkina Faso Befragten geben an, dass sie oder Familienmitglieder unter Schmerzen und Beschwerden leiden, die durch lange Fussmärsche hervorgerufen werden. (ISB 48) Zum gleichen Ergebnis kommt die Studie in Tansania. (IST 50 f.)

Mit dem Fahrrad erreichen die Bäuerinnen und Bauern die Felder durchschnittlich in 30 Minuten, zu Fuss benötigen sie 90 Minuten. (ISB 46, IST 44 f.)

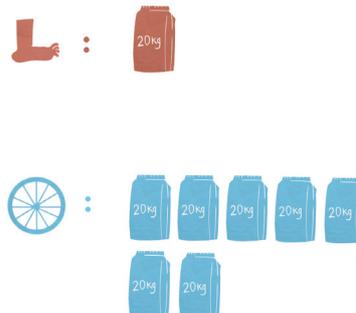
Ein Fahrrad erhöht die Transportkapazität: Sind zu Fuss zwischen 5 und gut 13 Kilogramm gemessen worden, beträgt das transportierte Gewicht bei Fahrrädern zwischen 41 und 66 Kilogramm. (ISB 54) Ähnliche Steigerungsraten stellt auch die Studie zu Tansania fest: Zwischen drei- und fünfmal mehr Gewicht kann mit einem Fahrrad pro Weg transportiert werden. Anstelle von 20 Kilogramm pro Tag zu Fuss, können mit dem Fahrrad bis zu 150 Kilogramm transportiert werden. (IST 46)



Der Gewinn an Zeit und Transportkapazität bedeutet eine Steigerung der Produktivität bei gleichzeitiger Reduktion der körperlichen Belastung. (IST 44 f., ISB 80) Die Studie zu Burkina Faso weist einen direkten Zusammenhang zwischen der Anzahl verfügbarer Fahrräder und der produzierten Erntemenge nach. (ISB 50) Im Durchschnitt hat sich die Erntemenge bei Familien, die ein Fahrrad zur Verfügung hatten, um den Faktor 2,5 gesteigert. (ISB 48) Nimmt man an, dass ein Fahrrad meist von zwei Personen genutzt wird, erzielt ein zusätzliches Fahrrad pro Familie rein rechnerisch 1000 zusätzliche Arbeitsstunden. Ein zusätzlich zur Verfügung stehendes Fahrrad kann statistisch betrachtet zu einer Steigerung der Getreideernte um 670 Kilogramm pro Jahr führen. (ISB 81)

Das Fahrrad macht Bäuerinnen und Bauern (aber auch Dienstleistungsanbieter) unabhängiger von zum Teil überbeuerten Transportunternehmen. Dank dem Fahrrad verkürzen sich nicht nur die Wege zu den Feldern, sondern auch zu den Märkten. Es können nicht nur mehr Märkte beliefert werden, sondern vor allem auch solche, an denen ein höherer Gewinn erzielt werden kann. (IST 49 f.)

Das Fahrrad kann als vielseitig einsetzbares Werkzeug angesehen werden und ist damit mehr als eine einfache Transportmöglichkeit. (IST 51)



Anstelle von 20 Kilogramm pro Tag zu Fuss können mit dem Fahrrad bis zu 150 Kilogramm transportiert werden.



WIRKUNG 4

FAHRRÄDER FÖRDERN DIE PFLEGE SOZIALER KONTAKTE UND ERLEICHTERN DEN ZUGANG ZU MEDIZINISCHEN EINRICHTUNGEN

Für 66% der Befragten in Tansania ist das Fahrrad die einzige Transportmöglichkeit, die der Familie zur Verfügung steht. Nutzungspriorität hat das Mitglied mit dem höchsten Einkommen, gefolgt von den weiteren Familienmitgliedern und schliesslich den familienexternen Haushaltsmitgliedern. (IST 59)

Der Weg zum Spital: In Tansania beträgt die Distanz zur nächsten medizinischen Einrichtung zwischen knapp 2 und 10 Kilometern, die zum Spital zwischen 10 und 20 Kilometern. In Burkina Faso sind für Spitäler ähnliche Entfernungen festgestellt worden. (ISB 72 f.) Da im ruralen Gebiet weder zuverlässige öffentliche Transportsysteme noch Ambulanzen existieren, ist für leicht bis mittelschwer Verletzte die Beförderung auf dem Fahrrad oft die schnellste und günstigste Transferart. Die Verpflegung wird nicht von den Spitälern übernommen, das heisst, bei Spitalaufenthalten muss die Familie sich darum kümmern. Auch hier bietet das Fahrrad Erleichterung. (IST 64 f.)



Erwachsenen sind es mehrheitlich Männer, die das Fahrrad als Sportgerät oder zu Freizeit Zwecken nutzen. (IST 58)

Das Fahrrad schenkt den einzelnen Haushalten Handlungsfreiraum: Soziale Kontakte können leichter gepflegt werden, Kranke oder Schwangere sind leichter zu transportieren und zu versorgen, alltägliche Besorgungen sind mit weniger körperlichem Aufwand zu erledigen.

In Burkina Faso geben 70% der Befragten an, dass die bevorstehende Geburt eines Kindes einer der wichtigsten Kaufgründe für ein Fahrrad ist. Bei Unfällen wird versucht, in der Nachbarschaft ein Fahrrad auszuleihen, um Verletzte zu transportieren. Auf der anderen Seite nutzt auch das medizinische Personal Fahrräder – etwa um Informationsmaterial in Dörfer zu transportieren oder um Impfkampagnen durchzuführen. (ISB 72 f.)



Fahrräder fördern und erleichtern soziale Aktivitäten: Erwachsenen ermöglicht das Fahrrad vermehrt Besuche von Freundinnen und Freunden sowie von entfernt wohnenden Verwandten. (IST 63, ISB 70) Die befragten Schülerinnen und Schülern in Tansania nutzen Fahrräder für den Besuch der Kirche/Moschee (16%), für den Besuch der Verwandtschaft (13%) und von Freundinnen und Freunden (6%) oder für Marktbesuche (6%). Fahrradfahren zum reinen Zeitvertreib ist bei Kindern mit 7% der befragten Fahrradbesitzerinnen und -besitzern eher die Ausnahme. (IST 73) Bei den



Die medizinische Versorgung in ruralen Gebieten ist dank Fahrrädern effizienter und schneller.



WIRKUNG 5

FAHRRÄDER VERVIELFÄLTIGEN DIE ARBEITSMÖGLICHKEITEN

Unbestritten gewinnen Familien, die ein (oder mehrere) Fahrräder nutzen können, Zeit. Direkt damit verbunden ist eine Steigerung des Einkommens. (IST 53, ISB 80)

Der Transport von Verkaufsgütern bildet die mit Abstand wichtigste Einkommensquelle, die eng mit der Verfügbarkeit eines Fahrrads verknüpft ist. Zusätzliche Einkommen werden zumeist über individuell produzierte Agrarerzeugnisse (Gemüse und Früchte), sowie den Verkauf oder Wiederverkauf von Steinen, Wasser, Gras für Tiere, Holz oder Holzkohle erzielt. Ein typisches Arbeitsfeld in Tansania ist der (Koch-) Bananentransport zwischen lokalen Anbaugebieten rund um ein Dorf und dem nächst grösseren Markt in der Region. (IST 41 f.)

Fahrradbesitzerinnen und -besitzer sind flexible Marktteilnehmende: Ein Fahrrad erleichtert bei einem Jobverlust, beispielsweise infolge einer Missernte oder einem Marktzusammenbruch, einen Wechsel in ein anderes Tätigkeitsfeld. Zum Beispiel kann ein Wassertransporter ohne Neuinvestition auf Bananentransport umgestellt werden. (IST 47)

Die Möglichkeiten, Produkte zu verkaufen, sind in Tansania daran gekoppelt, Märkte selbst zu besuchen. Die Preise für Lebensmittel differieren von Markt zu Markt, es gibt unterschiedliche Margen. Diese beiden Gründe machen das Fahrrad nochmals attraktiv, denn pro Arbeitstag eines Verkäufers, einer Verkäuferin, können nicht nur Märkte beliefert werden, sondern auch solche, an denen ein höherer Gewinn erzielt werden kann. (IST 48)

Fahrräder erhöhen Reichweite, Transportkapazität und Handlungsspielraum: Wer das Fahrrad anstelle einer kostenpflichtigen Transportmöglichkeit (Minibus, Motorrad) einsetzt, spart Geld, das wiederum investiert werden kann. (IST 49) Für Burkina Faso gilt Ähnliches: Fahrräder, so die Studie, erhöhen nicht nur die Produktivität der Feldarbeit, sondern schaffen zusätzlich freie Zeit, die wiederum zur Generierung von Einkommen

eingesetzt werden kann. Zu einer genauen Bezifferung des Zusatznutzens sind weitere Studien notwendig. (ISB 83 f.) Das Fahrrad verbessert Flexibilität, Unabhängigkeit und Pünktlichkeit, das Zeitmanagement wird massiv erleichtert. (IST 44 f., 51, ISB 80 f.)

51% der Haushalte in Burkina Faso investieren Gewinne in den Aufbau oder die Erweiterung einer Tierzucht. Das Fahrrad gilt quasi als Grundvoraussetzung für den Aufbau einer Viehzucht. (ISB 58)

Vor allem die Hühnerhaltung ist ohne Fahrräder kaum denkbar: Die zur Fütterung notwendigen Termitenkolonien befinden sich meist einige Kilometer entfernt im Wald. Von den Termitenbauten wird oft ein relativ schweres Teil abgebrochen und der Transport ist ohne Fahrrad sehr mühsam und zeitraubend. Jedes andere Futter geht entweder auf Kosten der Familiernahrung oder kostet Geld. Hühner bilden daher eine äusserst wirtschaftliche Investitionsanlage für Erspartes und sind deshalb ein wichtiger Faktor im Familienbudget. (ISB 59 f.)

In Tansania wird das durch ein Fahrrad zusätzlich verdiente Geld in erster Linie für Güter des täglichen Bedarfs, wie Essen und Kleidung für die ganze Familie ausgegeben. An zweiter Stelle stehen Ausgaben für die Schule (Gebühren, Material, Uniformen). Der Kauf von Tieren wie Ziegen, Hühnern, Schweinen oder Schafen wird als dritte Möglichkeit, das zusätzliche Einkommen zu investieren, genannt. Auch hier ist der Zusatznutzen sichtbar: Dünger, Milch, Fleisch oder Geld (bei einem Wiederverkauf) stehen letztlich dank der Investition in ein Fahrrad zur Verfügung. (IST 53 f.)



FAZIT: FAHRRÄDER VERBESSERN DIE LEBENSBEDINGUNGEN

Transportmöglichkeiten und Mobilität bilden die Grundlage, um den Lebensunterhalt zu verbessern und Bargeldzuschüsse zu erwirtschaften. Fahrräder dienen in den untersuchten Gebieten von Burkina Faso und Tansania als Werkzeug, mit dem die Menschen ihre Lebensgrundlage in vielen Bereichen entwickeln können:

Fahrräder

- wirken sich positiv auf das finanzielle Vermögen aus,
- helfen, menschliche Ressourcen (Arbeitsleistung, Schulleistung) auszuschöpfen,
- erleichtern die Pflege sozialer Kontakte,
- verbessern das persönliche Wohlbefinden (Motivation, Selbstvertrauen),
- tragen zur materiellen Sicherheit (Zugang zu Serviceleistungen, Deckung von Grundbedürfnissen, sichere Versorgung mit Nahrungsmitteln) bei. (ISB 91 f. IST 40, 77 f.)

Der Besitz eines Fahrrads ist Bedingung, um materielle und immaterielle Güter zu erwerben. Fahrräder ermöglichen nicht nur, Einkommen zu generieren – dank ihrer vielseitigen Einsetzbarkeit sorgen sie für Stabilität bei internen oder externen Ereignissen (Krankheit, Jobverlust, Missernte, Marktzusammenbruch). Zudem bildet das Fahrrad eine sichere Vermögensanlage: Im Notfall, kann durch den Verkauf eines Fahrrads kurzfristig Geld beschafft werden. (IST 77)

Beide Studien belegen, dass das Fahrrad das Fundament zur Verbesserung der Existenzgrundlage bildet.

Das Fahrrad ist für die ländliche Bevölkerung ein unverzichtbares Mittel, der Armut zu entkommen.

(ISB 91 f., IST 83 f.)



EMPFOHLENE UND VON VELAFRICA UMGESETZTE MASSNAHMEN

Fahrräder kosten Geld. In Tansania muss eine Familie zwischen zwei und fünf Monaten sparen, bis das Geld für den Kauf eines Fahrrades reicht. (IST 35) In Burkina Faso wie auch in Tansania sparen sehr bedürftige Familien jahrelang auf den Kauf eines Fahrrads hin. Die Familien haben oft nur dann Aussicht, der Armut tatsächlich zu entinnen, wenn ihnen mehrere Fahrräder zur Verfügung stehen. Es ist deshalb entscheidend, dass eine Familie zumindest ein Fahrrad kaufen kann. (ISB 75)

Die Studie zu Tansania sieht zwei Optionen, armen Familien einen Fahrradkauf zu ermöglichen. Erstens: Fahrradanbieter arbeiten mit Mikro-Kredit-Institutionen zusammen. Zweitens: Fahrrad-Programme bieten einen Raten- beziehungsweise einen Mietkauf an. Die Rückzahlungsfrist sollte sich über mehrere Ernteperioden hinaus erstrecken. (IST 86)

Massnahmen von Velafrica: Die Ratenzahlung wird bereits bei verschiedenen lokalen Partnerorganisationen angewendet. Kreditzahlungen sind aufgrund der schwierigen Nachverfolgbarkeit der Käufer- und Käuferinnen noch nicht umgesetzt. Velafrica klärt mit lokalen und internationalen Akteuren ab, was für Finanzierungsmodelle lokal adaptierbar sind.

Die Beschaffung von Ersatzteilen und die Verfügbarkeit von Werkzeugen muss gewährleistet sein. Ersatzfahrräder oder Tauschbörsen sollten für den Fall parat sein, dass ein Ersatzteil nicht besorgt werden kann. (IST 86)

Massnahmen von Velafrica: Velafrica unterstützt den Aufbau von lokalen Fahrradzentren. Diese sind zugleich Servicestellen, Vertriebs- und Ausbildungsstätten. Neue und gebrauchte Ersatzteile werden vom lokalen Zentrum bestellt und von Velafrica geliefert. Zusätzlich werden so viele Teile wie möglich vor Ort gekauft. Die langjährige Zusammenarbeit ermöglicht den konstanten Nachschub mit Teilen und Werkzeugen.

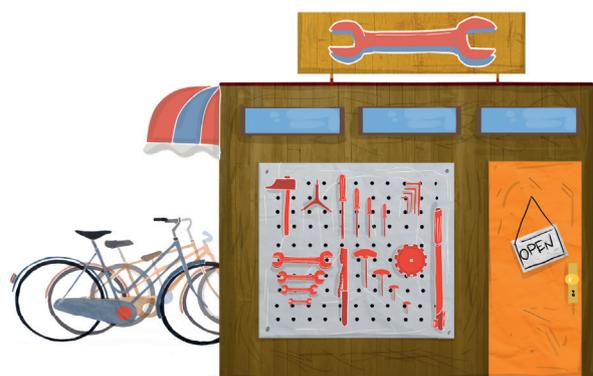
Mechanikerinnen und Mechaniker wie auch stationäre und mobile Reparatur-Werkstätten sind unabdingbar. Das weit verbreitete Mobiltelefon böte die Grundlage, dass die Kundschaft über entsprechende Angebote informiert werden kann. Informationen über technische Lösungen, wie etwa den „Milele Tube“ (einen unplattbaren Innenschlauch), sollten innerhalb der verschiedenen Velo-Programme ausgetauscht werden. (IST 86)

Massnahmen von Velafrica: Velafrica fördert das soziale Unternehmertum und betreibt mit lokalen Partnerorganisationen bereits in drei Ländern Ausbildungszentren oder führt Lehrgänge in Fahrradmechanik durch. Ziel ist es, den Unterhalt der Fahrräder und die technischen Fähigkeiten zu verbessern. Aktuell werden Ausbildungs-Curricula entwickelt und die staatliche Anerkennung der Ausbildungen angestrebt.

Ein besonderes Augenmerk soll die Förderung von Fahrrädern für Frauen erfahren. Besondere Kredit-Systeme für Frauen, die Möglichkeit, dass Frauen Fahrräder teilen, sowie die Organisation von Treffen und Seminaren für Frauen sind anzustreben. (IST 86 f.)

Schulkinder sowie Studierende sollten in der Beschaffung und im Unterhalt von Fahrrädern unterstützt werden. Eine Möglichkeit sind Familienrabatte. Schulen könnten besonders benachteiligten und/oder weit entfernt wohnenden Schülerinnen und Schülern Fahrräder zur Verfügung stellen können. Diese sollten die Möglichkeit haben, Reparatur-Workshops zu besuchen. (IST 87)

Massnahme von Velafrica: In Tansania ermöglicht das Bike2School Programm Sekundarschülern und -schülerinnen den Zugang zu preisgünstigen Fahrrädern. In Burkina Faso betreibt eine lokale Partnerorganisation ein Programm für Fahrradpatenschaften, bei dem Frauen der lokalen Frauengruppen Fahrräder zu einem Viertel des Preises erhalten. Dies ermöglicht den Frauen, ihre einkommensgenerierenden Aktivitäten (Gemüseärten, Marktstände) produktiver und mit weniger Zeitaufwand zu erledigen. Velafrica verfolgt den Plan, weitere solche Programme aufzubauen.



FORSCHUNG

Die hier zusammengefassten Studien sind als Masterarbeiten im Rahmen des Studienprogramms International Affairs and Governance (MIA) der Hochschule St. Gallen entstanden. Betreuender Dozent war jeweils Urs Heierli, Lehrbeauftragter für Entwicklungsökonomie an der Universität St. Gallen (HSG).

Nikolai Räber (heute Projektkoordinator bei Velafrica) untersucht in seiner Arbeit die Region um Nshamba in Tansania, wobei zwei Fragen im Mittelpunkt stehen:

1. Welche Rolle spielt das Fahrrad bei der Unterstützung der Familien in der armen und abgelegenen Region Tansanias in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht, sowie in Bezug auf den Haushalt?
2. Welche Wirkung hat das Fahrrad auf die wirtschaftliche, haushaltbezogene und soziale Entwicklung in Tansania? Zum „Haushalt“ zählen neben den üblichen Aufgaben wie Kochen und Saubermachen auch Wasser und Feuerholz besorgen. (IST 3)



Nikolai Räber führt Interviews in Nshamba, Tansania.

Neben der Auswertung bestehender Forschungsliteratur bilden die in Tansania gesammelten Primärdaten das Fundament der Studie. Die Primärdaten setzen sich zusammen aus halbstrukturierten Interviews (Anzahl: 40), zwei Workshops (26 Teilnehmende), Fragebögen (100), Kurzbefragung (36) und Verkehrsbeobachtung über 2 Tage (8 000 Bewegungen). Räber sammelte die Daten 2013 während eines zweimonatigen Aufenthaltes in Tansania. (IST 5)

Joe Peier reiste für seine Studie nach Burkina Faso und führte in drei ländlichen Provinzen (Les Cascades, Boucle du Mouhoun und Centre-Est) 59 informelle Interviews durch. (ISB 16) Neben diesem qualitativen Zugang sammelte er an 13 Orten (Marktplätzen, Schulen, Mühlen, Spitälern) insgesamt fast tausend Datensätze, anhand derer er die Wirkung des Fahrrads auf das alltägliche Leben ableitete. Peier forschte zwischen November 2013 und Januar 2014 in Burkina Faso. (ISB 18)



Büro für Feldforschung von Joe Peier in Burkina Faso.



LITERATURANGABEN

Räber, Nikolai. Access to Transport for the Base of the Pyramid. Measuring the Impact of Bicycles in Tanzania. Master Thesis. University of St. Gallen 2014.

Peier, Joe. Access to Transport for the Base of the Pyramid. Measuring the Impact of Bicycles in Burkina Faso. Master Thesis. University of St. Gallen 2015.

