

Madagaskar: Arbeitsplätze dank Ökotourismus

Die Insel Madagaskar im indischen Ozean wurde vor 150 Millionen Jahren von Afrika und später von Indien getrennt. Diese erdgeschichtliche Abkoppelung liess eine ungeahnte Vielfalt endemischer Arten entstehen: Viele Tiere und Pflanzen Madagaskars gibt es sonst nirgends auf der Welt. Die Klimazonen wechseln wie kaum an einem andern Ort von extremer Trockenheit bis zum feuchten Regenwald. Doch etwa die Hälfte der 18 Millionen Einwohner der grossen Insel lebt von weniger als einem Dollar pro Tag. Lässt sich die einzigartige Natur zu einer Einkommensquelle machen? Erste Erfahrungen zeigen, dass „sanfter“ Tourismus mit Rücksicht auf Mensch und Natur Chancen bietet.

Richard Gerster*

Wir haben die madagassische Reiseagentur PRIORI gebeten, Reisevorschläge zu machen. Die Gründung von PRIORI geht auf den Schweizer Franz Stadelmann zurück, der früher als Entwicklungshelfer auf der grossen Insel tätig war. Die Touren von PRIORI sollen einen vertieften Einblick in Licht und Schatten Madagaskars bieten. Das sanfte Reisen will Verständnisbrücken bauen und den Bereisten Gelegenheit geben, sich den Lebensunterhalt zu verdienen.

Einkommensquelle Naturschutz

Wegen der Artenvielfalt von Vögeln, Reptilien und den Lemuren im besonderen eisten internationale Forscherteams oft nach Ranomafana in Zentral-Madagaskar. Der „Goldene Lemur“ ist weltweit nur hier zu finden. So gab es eine Bewegung, die Region unter völligen Schutz zu stellen, und in den 1990er Jahren wurde hier der vierte Nationalpark Madagaskars mit 40'000 Hektaren Fläche eröffnet. Während neun Monaten im Jahr regnet es. Der Hauptteil des Parks besteht aus wieder aufgeforstetem Sekundärwald. Bis zur Schaffung des Nationalparks lebten Leute im und vom Wald. Mit der Unterschutzstellung war das nicht vereinbar. Alternativen waren nötig, einerseits, um den Leuten ein Auskommen zu sichern, andererseits um der illegalen Nutzung und Abholzung vorzubeugen. Das Reservat sollte der lokalen Bevölkerung neue Lebensmöglichkeiten bieten.

Heute leben im Dorf Ranomafana 1800 Einwohner, im ganzen Umfeld des Parks 25'000. Das Dorf wächst, weil Leute hierhin ziehen. Es gibt Arbeitsmöglichkeiten durch den Öko-Tourismus. Der Markt von Ranomafana ist klein, aber sehr belebt. Ein neues Hotel ist soeben fertig gestellt worden. Rund 30 lokale Park-Führer sind ausgebildet und im Einsatz. Unsere Führerin ist als Frau die Ausnahme, denn die Arbeit gilt als sehr anstrengend. In der Hochsaison von Juli bis Oktober ist sie sieben Tage die Woche unterwegs im Park mit Kleingruppen von bis zu vier Touristen. Die übrige Zeit des Jahres macht sie Stickereien, welche sie verkauft. Oft sind Forscher und Studenten im Dorf, und einige verbringen mehrere Monate hier. Das ist auch eine ausgezeichnete Lerngelegenheit für die Führer. Der Park ist nicht nur ein Ziel für den internationalen Tourismus, sondern auch für die Madegassen selber, welche nicht zuletzt das Thermalbad aufsuchen.

Die Eintrittsgebühr zum Nationalpark beträgt 25000 Ariary (20 CHF) für Ausländer, 1000 A für Madegassen. Die Hälfte des Eintritts kommt der lokalen Gemeinde von Ranomafana zugute. So gibt es seit einigen Jahren eine Primarschule und sogar Sekundarschule. Vor wenigen Tagen wurde auch ein Telecenter eröffnet. Allerdings funktioniert bei unserem Besuch das Internet nicht. Aber es werden Computer-Kurse angeboten, eine neue Möglichkeit, welche bei der Jugend auf grosses Interesse stösst. Die Nichtregierungsorganisation Tiva hat vor einigen Jahren eine Niederlassung eingerichtet und bietet Mikrokredite und auch Sparmöglichkeiten an. Das Mikrofinanz-Programm von Tiva wird unter anderem von der Weltbank unterstützt. Tiva hat 200 Kreditnehmende in Ranomafana – eine beachtliche Zahl, welche vom allerdings immer noch bescheidenen wirtschaftlichen Aufschwung zeugt. Denn die Zinsen von drei Prozent pro Monat sind happig und wollen auch zuerst verdient sein. Trotzdem sagt unsere Führerin klar, „vorher waren wir arm. Heute geht es uns dank dem Nationalpark viel besser und wir können recht gut leben“.

Zweierlei Ansichten

Einige Tage danach besuchen wir einen anderen Nationalpark, diesmal im Hochland von Ranohira. Nach dem Frühstück gilt es zuerst, auf dem Parkbüro der Nationalen Gesellschaft zur Führung von Schutzgebieten (ANGAP) Tickets für den Nationalpark zu lösen. Der Beamte arbeitet hart an den Tickets, welche er mehrfach stempeln und unterzeichnen muss. Er öffnet seine Schublade wild gefüllt mit Banknoten, um uns das Wechselgeld auszuzahlen. Das alles braucht Zeit. Dann fahren wir 15 Kilometer über eine Schüttelpiste sondergleichen. Aber es lohnt sich ausserordentlich: Wir können die grossen weissen Sivaka Lemuren und die Maki Lemuren mit dem gestreiften Schwanz aus nächster Nähe beobachten. Sie springen behände von einem Ast zum anderen, und fressen Grünzeug à gogo. Dann begeben wir uns in einen wild-romantischen Canyon. Es ist viel kühler hier als draussen in der Ebene. In den riesigen Felsbrocken sind oft fein säuberlich Tritte herausgespitzt. Der Park ist einmal mehr berühmt für seine Artenvielfalt. Zum Beispiel leben 11 Fledermausarten hier, davon zwei endemische.

Wie schon in Ranomafana erhält auch in Ranohira die ansässige Bevölkerung die Hälfte des Park-Eintrittspreises von 25'000 A pro Person und Tag. 39 Weiler mit insgesamt etwa 3000 Personen, und Ranohira mit heute 2300 Einwohnern profitieren davon. Das ist sichtbar - Ranohira boomt. Der Parkführer Roland Randrianarimalala betont: „Es gibt eine neue Wasserversorgung, Primarschule, Gesundheitsstation, etc. Die ANGAP finanziert aus dem Ertrag Projekte, welche von den Dörfern vorgeschlagen werden. Die Bevölkerung hat ein Einsichtsrecht in die Buchhaltung. Das sorgt für Transparenz, während vor der ANGAP-Gründung 1994 das Geld ohne Projekte verschwand.“ Vor 20 Jahren war es nur ein kleiner Weiler gewesen. Der Tourismus machte die Region attraktiv für Zuwanderer. Seit 1999 gibt es elektrisch. Die Bevölkerung darf weiterhin Heilkräuter und Waldfrüchte im Schutzwald sammeln, und fischen. Ganz wichtig ist auch, dass die vorhandenen Gräber weiter bestehen dürfen und neue Bestattungen in den Felsen vorgenommen werden können. Der Naturschutz im Park sichert auch die Quellen für die Wasserversorgung. Einige Bauern nützen das aus, um eine zweite Reisernte pro Jahr einzufahren. Im übrigen sind die Bara vor allem Zebu-Züchter, berühmt-berüchtigt für die Viehdiebstähle junger Männer als Mutprobe vor ihrer Heirat.

Allerdings gibt es auch kritische Stimmen. Ein anderer Parkführer macht aus seiner Unzufriedenheit keinen Hehl: „Der Park gehört eigentlich uns. Wir geben schon die Hälfte der Einnahmen weg in die Hauptstadt Antanarivo. Wenigstens die anderen 50 Prozent sollten für von uns vorgeschlagene Projekte zur Verfügung stehen. Auf dem Papier ist das so. Die Wirklichkeit sieht jedoch anders aus.“ Vom Dorf vorgeschlagene Projekte wie ein Staudamm für Elektrizität oder die Erneuerung des TV-Parabolspiegels im Dorf würden nicht berücksichtigt. Stattdessen entscheide Antanarivo zugunsten eines neuen Marktes. Über 12 Jahre seien von ANGAP ganze drei Schulen und fünf Brunnen gebaut worden, welche mangels Unterhalt schon nicht mehr funktionieren. Deren Kosten würden auf völlig unrealistische Millionensummen veranschlagt, so dass so viel Geld verschwinde. Obschon die Bevölkerung ein Einsichtsrecht in die Unterlagen hat, gäbe es keine echte Transparenz und keine Möglichkeit, Verantwortliche zur Rechenschaft zu ziehen. Denn der Parkdirektor wohne auch in Ranohira und habe über persönliche Beziehungen die Situation fest im Griff. Wie so oft ist nicht auszumachen, wer nun recht hat – wahrscheinlich stimmen beide Ansichten ein Stück weit.

Fahrt mit dem „TGV“

Ein Erlebnis der besonderen Art war die Eisenbahnfahrt im TGV von Manakara nach Sahambavy. TGV heisst gemäss Spassvögeln „Train à grande vibration“, Schüttelzug. Abfahrt ist fahrplanmässig um 06.45. Wir kaufen vorher noch Brot und Picknick ein. Es hat schon eine rechte Menschenmenge am Bahnhof, eine lange Warteschlange vor dem Billetschalter, und viele Waren für den Abtransport. Wir haben reservierte Plätze in einem der beiden Erstklasswagen. Mehrfach wird die Abfahrt mit Pfiffen, Signalhorn und über den Lautsprecher angekündigt. Mit einer Stunde Verspätung setzt sich der Zug schliesslich in Bewegung. Entlang der Strecke winkt überall viel Volk, welches auf die Durchfahrt des Zuges gewartet hat.

Die Bahnstrecke wurde mit Zwangsarbeit der Dörfer gebaut. Als die frühere Kolonialmacht Frankreich als Sieger aus dem ersten Weltkrieg hervorging, liess sie die Eisenbahn im besiegten Elsass demontieren und verfrachtete die Schienen nach Madagaskar. Im Wagen ist alles dreisprachig in deutsch, französisch und englisch angeschrieben. Ein Besuch am stillen Örtchen gibt das Geheimnis preis: Es ist tatsächlich altes Rollmaterial aus der Schweiz. SBB/CFF/FFS prangt auf dem WC-Rollen-Halter. Die Wagen sind nicht mehr ganz neuwertig. Die Aussentüren fehlen, die Türe ins Wageninnere lässt sich nicht mehr fixieren, die Fenster können nicht mehr alle geschlossen werden, der Zug ächzt und stöhnt wie das alte Haus von Rocky-Docky. Doch die Passagiere aller Klassen sind guter Dinge. Ich sitze nur selten auf dem reservierten Sitzplatz, sondern geniesse meist die Aussicht und Zugluft auf dem Trittbrett. Die Wagenchefin sitzt gleich dahinter und gibt immer wieder Auskünfte.

Der Zug ist die Lebensader für die Bevölkerung entlang der Strecke, in deren Dörfer in vielen Fällen keine Strasse führt. Am einen Tag fährt der einzige noch fahrbare Zug von Fianarantsoa nach Manakara, am nächsten Tag wieder zurück. Einen Fahrplan gibt es selbstverständlich, doch ist er voll variabel. Ankunft und Abfahrt richten sich danach, wie viel es ein- und auszuladen gibt. Und das ist nicht wenig: Reissäcke, Bananenkörbe von 150kg Normalgewicht, Makkaroni, Lautsprecher, Generatoren, Bettgestelle, und vieles mehr. In der zweiten Klasse können die

Passagiere nicht einmal mehr im Gang stehen, sondern sitzen dicht gedrängt auf den vielen Waren. Spektakulär ist der Halt in Amboanjobe. Man könnte meinen, wir seien in die Bananenhauptstadt eingefahren. Riesige Lager von noch grünen Bananen warten auf den Abtransport, alles angebaut von Kleinbauern. Zum Glück sind sie nicht für unseren Zug bestimmt, sonst wären wir heute noch nicht angekommen.

Auf 15 Stationen wird angehalten. In Ambinamy Manampatrana gibt es sogar noch einen zweiten Halt, 100 Meter nach dem Passagier- und Güterumschlag. Ein Schlauch wird an unseren Erstklasswagen angeschlossen, der aus einem Tank Wasser für das SBB-WC nachfüllt. Mehr als einmal wird die Lokomotive für Unterhaltsarbeiten abgekoppelt. Ein besonderes Erlebnis auf den Stationen ist jedoch, wie unmittelbar nach der Zugseinfahrt reges Treiben herrscht. Viele steigen aus. Verkäuferinnen und Verkäufer bieten Waren feil, namentlich Verpflegung von Früchten wie Bananen, Ananas, Jackfrucht, über Fleischspiesse, Crevetten, Teigtäschchen, Backwaren bis zu Getränken. Manchmal hat es einen Croupier auf dem Perron, dem die Leute vom Zug aus ihren Einsatz zuwerfen und setzen. Der allfällige Gewinn wird sofort ausbezahlt.

Schliesslich erreichen wir nach 140 km Fahrt um sieben Uhr abends Sahambavy mit gut fünf Stunden Verspätung. Das sei nicht schlecht, lassen wir uns sagen, der Zug sei auch schon um 22 oder 24 Uhr angekommen – und einmal nach einer Panne gar nicht.

* Der Autor ist seit Jahren in Nord-Süd-Fragen als Berater und Publizist tätig (www.gersterconsulting.ch). Kürzlich hat er Madagaskar im Rahmen einer privaten Reise besucht.