

Kamerun: Straßenausbau in der Nordwest-Provinz

Schlussprüfung

Projekt	a) Ländliche Entwicklung in der Nordwest-Provinz Ausbau der Straße Bambui-Fundong b) Rehabilitierung der Straße Bamenda-Bambui	
OECD-Förderbereich	21020 / Straßenverkehrswesen	
BMZ-Projektnummer	a) 1980 66 409 b) 1996 65 068	
Projektträger	Ministère des Travaux Publics	
Consultant	DIWI, Essen	
Jahr der Prüfung	2002	
	Projektprüfung (Plan)	Schlussprüfung (Ist)
Durchführungsbeginn	a) IV/1981 b) IV/1996	a) IV/1992 b) IV/1996
Durchführungszeitraum	a) 24 Monate b) 15 Monate	a) 44 Monate b) 16 Monate
Investitionskosten	a) 23,9 Mio EUR b) 5,13 Mio EUR	a) 29,3 Mio EUR b) 5,13 Mio EUR
Eigenbetrag	a) 4,8 Mio EUR b) 0,02 Mio EUR	a) 0,9 Mio EUR b) 0,02 Mio EUR
Finanzierung, davon FZ-Mittel	a) 19,1 Mio EUR b) 5,11 Mio EUR	a) 28,4 Mio EUR b) 5,11 Mio EUR
Andere beteiligte Institutionen/Geber	nein	nein
Erfolgseinstufung	3	
• Signifikanz/Relevanz	3	
• Effektivität	2	
• Effizienz	3	

Kurzbeschreibung, Oberziel und Projektziele mit Indikatoren

Mit den beiden Vorhaben sollte ein Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Nordwest-Provinz in Kamerun sowie zur effizienteren Versorgung der kamerunischen Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen geleistet werden. Indikator für die Erreichung des Oberziels war das Verkehrsaufkommen (Kfz/Tag). Vorhaben a) umfasste den Ausbau der Straße Bambui – Fundong (57,6 km). Ziel dieses Projekts war eine kostengünstige Bedienung des Straßenverkehrs zwischen den Orten Bambui und Fundong sowie eine ganzjährige Verkehrsanbindung an das Verwaltungszentrum Bamenda und das kamerunische Straßennetz. Indikator für das Pro-

jektziel ist die Senkung der Kfz-Betriebskosten. Vorhaben b) umfasste die Rehabilitierung und teilweise den Ausbau der Straße Bamenda – Bambui (rund 10 km), die als Teilstück der sogenannten „Ring Road“ in der Nordwest-Provinz Kameruns eine wichtige Verbindung dieser Region zu dem Verwaltungszentrum Bamenda sowie einen Zugang zu den weiter entfernt liegenden Märkten in Bafoussam, Douala und Yaoundé darstellt.

Wesentliche Abweichungen von der ursprünglichen Projektplanung und deren Hauptursachen

keine

Wesentliche Ergebnisse der Wirkungsanalyse und Erfolgsbewertung

Die Straße Bambui – Fundong eröffnet der Projektregion den Zugang zum Zentralort der Region und zum gesamtkamerunischen Straßennetz. Die Region und die Landwirtschaft im Einzugsbereich der Straße machen einen aktiven Eindruck. Nach Angaben der örtlichen Stellen findet keine überdurchschnittliche Abwanderung statt. Die Landwirtschaft wirkt sehr diversifiziert und intensiv und das von der Topographie her bebaubare Land scheint weitestgehend genutzt.

Bei Projektprüfung wurde die Straße Bamenda – Bambui als Engpass in der „Ring Road“ identifiziert, der ein funktionsgerechtes Wirtschafts- und Verwaltungsleben beschränkte. Die überdurchschnittlichen positiven Ergebnisse der Verkehrsentwicklung zeigen, dass durch die Instandsetzung dieses Teilstücks der „Ring Road“ tatsächlich ein wesentlicher Beitrag zur Anbindung und Erschließung der gesamten Nordwest-Provinz geleistet wurde.

Sozio-ökonomisch hat die Straße Bambui-Fundong für die Zielgruppe positive Auswirkungen, da sie nun einen sicheren, wesentlich schnelleren und kostengünstigeren Zugang zum Zentralort Bamenda und seinen Diensten hat. Ebenso sind die Preise der in die Region eingeführten Güter deutlich zurückgegangen. Die Straße Bamenda – Bambui trägt dazu bei, die positiven Effekte des erleichterten Zugangs zu den administrativen, sozialen und gesundheitlichen Einrichtungen des Verwaltungszentrums Bamenda für weite Teile der Nordwest-Provinz bereitzustellen. Auch die Armen der Region dürften aus den Wirkungen des Projekts Nutzen ziehen. Aus heutiger Sicht sind die Wirkungen des Vorhabens ebenfalls für den weiblichen Bevölkerungsteil positiv, ohne jedoch herausgehoben zu sein. Besondere Umweltbelastungen sind bei beiden Straßen nicht zu erkennen. Es bestehen nur die bei normalen Straßen üblichen als tragbar anzusehenden Umweltbelastungen.

Das System der Straßenunterhaltung und seine Finanzierung ist mit der Transportreform auf eine grundlegend neue und effizientere Basis gestellt worden. Die bisher damit gemachten Erfahrungen sind zufriedenstellend. Für die Sicherstellung der Finanzierung des Unterhalts der Projektstraße und damit die Nachhaltigkeit der Vorhaben wird daher nur ein geringes Risiko gesehen. Die Projektziele wurden für beide Vorhaben erreicht. Die **Effektivität** der Vorhaben ist damit zufrieden stellend (**Teilbewertung: Stufe 2**).

Die mit der Straße Bambui – Fundong beabsichtigte Erschließung des Einzugsgebiets ist gelungen. Der Verkehrsweg wird benutzt und bringt der Bevölkerung deutliche Vorteile hinsichtlich Transportzeiten und -kosten sowie hinsichtlich des Güteraustauschs mit der Region und der Preise der in die Region importierten Güter. Außerdem sind die zentralörtlichen Dienstleistungen in bessere Erreichbarkeit gerückt. Die Straße Bamenda – Bambui beseitigt einen eindeuti-

gen Engpass auf der für die gesamte Nordwest-Provinz wichtigen „Ring Road“. Wir bewerten daher die entwicklungspolitische **Relevanz** und **Signifikanz** der Vorhaben als ausreichend (**Teilbewertung: Stufe 3**).

Beide Straßen wurden mit einem vergleichsweise hohen Mitteleinsatz erstellt. Die Produktionseffizienz ist daher schlecht. Die wirtschaftlichen Ergebnisse der Vorhaben sind akzeptabel bis gut. Da wir das Risiko für einen angemessenen, dauerhaften Unterhalt als gering ansehen, halten wir die Nachhaltigkeit der Wirkungen der Vorhaben für gesichert und die Allokationseffizienz für gegeben. Die **Effizienz** des Vorhabens bewerten wir daher zusammenfassend als ausreichend (**Teilbewertung: Stufe 3**).

In Abwägung der genannten Schlüsselkriterien für die entwicklungspolitische Erfolgsbewertung ordnen wir dem Vorhaben **insgesamt eine ausreichende entwicklungspolitische Wirksamkeit** zu (**Stufe 3**).

Projektübergreifende Schlussfolgerungen

Die Konzipierung und Implementierung von Sektorreformen im Rahmen eines größeren Sektorprogramms, an dem mehrere Geber mit der Finanzierung von Beratung und Investitionen mitwirken und so ein gemeinsames größeres Gewicht einbringen können, hat sich auch im Straßensektor Kameruns als wirkungsvoll erwiesen.

Die Frage der langfristigen nachhaltigen Sicherstellung der Finanzierung des Unterhalts ist bei den Vorhaben trotz der positiven Wirkungen der Sektorreformen noch nicht ganz eindeutig geklärt. Dies zeigt an, dass bei der Prüfung und Diskussion dieses Bereichs bei Straßenbauvorhaben weiterhin besondere Aufmerksamkeit eingeräumt werden muss.

Legende

Entwicklungspolitisch erfolgreich: Stufen 1 bis 3	
Stufe 1	Sehr gute oder gute entwicklungspolitische Wirksamkeit
Stufe 2	Zufriedenstellende entwicklungspolitische Wirksamkeit
Stufe 3	Insgesamt ausreichende entwicklungspolitische Wirksamkeit
Entwicklungspolitisch nicht erfolgreich: Stufen 4 bis 6	
Stufe 4	Insgesamt nicht mehr ausreichende entwicklungspolitische Wirksamkeit
Stufe 5	Eindeutig unzureichende entwicklungspolitische Wirksamkeit
Stufe 6	Das Vorhaben ist völlig gescheitert

Kriterien der Erfolgsbeurteilung

Bei der Bewertung der "entwicklungspolitischen Wirksamkeit" und Einordnung eines Vorhabens in die verschiedenen, weiter unten näher beschriebenen Erfolgsstufen im Rahmen der Schlussprüfung stehen folgende Grundfragen im Mittelpunkt:

- Werden die mit dem Vorhaben angestrebten **Projektziele** in ausreichendem Umfang erreicht (Frage der **Effektivität** des Projekts) ?
- Werden mit dem Vorhaben in ausreichendem Maße **entwicklungspolitisch wichtige Wirkungen** erreicht (Frage der **Relevanz** und **Signifikanz** des Projekts; gemessen an der Erreichung des vorab

festgelegten entwicklungspolitischen Oberziels und den Wirkungen im politischen, institutionellen, sozio-ökonomischen und –kulturellen sowie ökologischen Bereich) ?

- Wurden und werden die Ziele mit einem **angemessenen Mitteleinsatz/Aufwand** erreicht und wie ist der einzel- und gesamtwirtschaftliche Beitrag zu bemessen (Frage der **Effizienz** der Projektkonzeption) ?
- Soweit unerwünschte (**Neben-)Wirkungen** auftreten sind diese hinnehmbar?

Der für die Einschätzung eines Projekts ganz zentrale Aspekt der **Nachhaltigkeit** wird von uns nicht (wie etwa bei der Weltbank) als separate Bewertungskategorie behandelt, sondern als Querschnittsthema bei allen vier Grundfragen des Projekterfolgs. Ein Vorhaben ist dann nachhaltig, wenn der Projektträger und/oder die Zielgruppe in der Lage sind, nach Beendigung der finanziellen, organisatorischen und/oder technischen Unterstützung die geschaffenen Projektanlagen über eine insgesamt wirtschaftlich angemessene Nutzungsdauer weiter zu nutzen bzw. die Projektaktivitäten eigenständig mit positiven Ergebnissen weiter zu führen.