

**Namibia: Arbeitsintensiver Straßenbau Owambo**

### Schlussprüfung

<b>OECD-Förderbereich</b>	21020 / Straßenverkehrswesen	
<b>BMZ-Projektnummer</b>	1994 66 103	
<b>Projektträger</b>	Department of Transport (MWTC) / Roads Authority	
<b>Consultant</b>	Bicon Namibia Inc.	
<b>Jahr der Prüfung</b>	<b>2002</b>	
	<b>Projektprüfung (Plan)</b>	<b>Schlussprüfung (Ist)</b>
<b>Durchführungsbeginn</b>	I/1995	III/1995
<b>Durchführungszeitraum</b>	29 Monate	43 Monate
<b>Investitionskosten</b>	5,11 Mio EUR	5,70 Mio EUR
<b>Eigenbeitrag</b>	Kein	Kein
<b>Finanzierung, davon FZ-Mittel</b>	5,11 Mio EUR	5,70 Mio EUR
<b>Andere beteiligte Institutionen/Geber</b>	Keine	Keine
<b>Erfolgseinstufung</b>	2	
• <b>Signifikanz/Relevanz</b>	2	
• <b>Effektivität</b>	3	
• <b>Effizienz</b>	2	

#### Kurzbeschreibung, Oberziel und Projektziele mit Indikatoren

Im Rahmen des Vorhabens wurden im Owambogebiet in arbeitsintensiver Bauweise, d.h. vorwiegend in Handarbeit mit geringem Maschineneinsatz, drei Distriktstraßen von zusammen 40 km Länge als Kiesstraßen neu gebaut, eine bestehende Schotterstraße von 22 km Länge erneuert und mit einer Bitumenoberfläche versehen. Dadurch konnten Menschen aus der Region im Umfang von rd. 12.000 Arbeitskräftemonaten beschäftigt werden. Insgesamt wurden an diese Personen Einkommen in Höhe von rd. 1,4 Mio. EUR ausgezahlt.

Projektziele sind die kosten- und zeitgünstige Abwicklung des erwarteten Verkehrsaufkommens auf den Projektstraßen (1), die temporäre Beschäftigung von ungelerten Arbeitskräften mit hohem Frauenanteil (2) sowie die Verringerung von Umweltschäden durch die Verringerung des Querfeldein-Verkehrs in der Projektregion (3). Damit soll ein Beitrag zur Verbesserung der sozioökonomischen Lebensverhältnisse der Bevölkerung (4) sowie zur Verbesserung der Verkehrsbedienung in der Owamboregion geleistet werden (5).

Als Indikatoren für die Projektzielerreichung wurden definiert:

- (1) Das Verkehrsaufkommen und der Unterhaltungszustand der Straßen bzw. die Reduzierung von Straßennutzer- und (nur für die erneuerte Straße) Unterhaltungskosten;

- (2) Die Anzahl der geleisteten Arbeitskräftemonate bei einem von Frauen erbrachten Arbeitsanteil von mindestens 30 %;
- (3) Die Beseitigung der zahlreichen Fahrspuren im Gelände.

Indikatoren für die Oberzielerreichung sind:

- (4) Die Verwendung der Einkommen zur Grundbedarfsdeckung;
- (5) Die Verbesserung des ganzjährigen Personen- und Gütertransportangebots.

### **Wesentliche Abweichungen von der ursprünglichen Projektplanung und deren Hauptursachen**

Die Fertigstellung der Straßen verzögerte sich gegenüber der Zeitschätzung bei der Projektprüfung um 21 Monate. Dies ist vor allem auf die Schwierigkeit des Consultants, sich mit dem Ansatz eines größeren arbeitsintensiven Straßenbauvorhabens, bei dem die Bauleistungen von Privatunternehmen ausgeführt werden, vertraut zu machen sowie auf die ausgangs mangelnden Kenntnisse der namibischen Bauunternehmer mit arbeitsintensiven Bauverfahren zurück zu führen. Im Endeffekt gelang es jedoch, die technisch anspruchsvollen Straßen in der gleichen Qualität wie maschinenintensiv errichtete Straßen zu bauen.

Die Verminderung von Umweltschäden durch die Verringerung des Querfeldein-Verkehrs in der Projektregion (Projektziel 3) hat sich nicht im gewünschten Ausmaß eingestellt. Die Straßen werden zwar als Hauptverbindungsachsen zwischen den Hauptstraßen und den an die Projektstraßen angebundenen Orte genutzt. Vor allem quer zu den Straßen befinden sich aber weiterhin Fahrspuren, die der Erreichung der weit verstreut liegenden Anwesen dienen. Diese lassen sich jedoch kaum reduzieren, da die einzelnen Behausungen nicht alle durch einen ausgebauten Weg an eine Straße angebunden werden können.

### **Wesentliche Ergebnisse der Wirkungsanalyse und Erfolgsbewertung**

Die Verkehrsentwicklung auf den Projektstraßen hat sich weitgehend im Rahmen bzw. oberhalb der zum Zeitpunkt des Projektprüfungsberichts erstellten Prognosen entwickelt. Die Straßen ermöglichen der Zielgruppe einen verbesserten Zugang zu zentralörtlichen sowie sozialen Einrichtungen. Damit trägt das Vorhaben über die Einkommenseffekte im Rahmen der Beschäftigung hinaus zur Verbesserung der sozioökonomischen Lebensverhältnisse der Bevölkerung bei.

Mit dem Vorhaben wurde zum ersten Mal im größeren Umfang der arbeitsintensive Ansatz bei Bauvorhaben ("labour based construction") in Namibia angewendet. Die insgesamt positiven Erfahrungen des MWTC und später der RA mit dem Projekt haben dazu beigetragen, dass sich der arbeitsintensive Ansatz in Namibia, auch über den Straßenbau hinaus, etabliert hat. Arbeitsintensive Methoden sind jedoch v.a. beim Bau von Kiesstraßen unter der Voraussetzung eines ausreichenden Arbeitskräfteangebots (d.h. vor allem im dicht besiedelten Norden) mittlerweile Standard.

Das Vorhaben war entwicklungspolitisch erfolgreich. Die entwicklungspolitische Wirksamkeit des Vorhabens war zufrieden stellend (Stufe 2). Diese Bewertung ergibt sich aufgrund der folgenden Einzelbewertungen:

Die Projektziele wurden mit Einschränkungen erreicht. Die kosten- und zeitgünstige Abwicklung des erwarteten Verkehrsaufkommens auf den Projektstraßen hat sich eingestellt. Jedoch konnte die temporäre Beschäftigung von ungelernten Arbeitskräften nur fast, der Frauenanteil nicht ganz im vorgesehenen Umfang erreicht werden (wobei hier eine deutlich positive Tendenz im Hinblick auf Folgevorhaben des arbeitsintensiven Straßenbaus erkennbar ist). Die Verringerung der Umweltschäden hat nur eingeschränkt stattgefunden (eine genaue Bewertung ist aufgrund der fehlenden Quantifizierung des Zielindikators nicht möglich). Insgesamt ist die Effektivität des Vorhabens noch ausreichend (Stufe 3).

Das Oberziel des Vorhabens wird aus heutiger Sicht weitgehend erreicht. Allerdings ist eine Voraussetzung für die nachhaltige Verbesserung der Verkehrsbedienung in der Projektregion die Bereitstellung ausreichender Mittel für die Straßenunterhaltung. Hier besteht ein gewisses Nachhaltigkeitsrisiko. Das Projekt hat wichtige Entwicklungsimpulse für die Zielgruppe und die Projektregion ausgelöst (u.a. Bau von Geschäften, Ausbau der Wasser- und Stromversorgung entlang der Projektstraßen). Zudem hatte das Vorhaben nennenswerte positive strukturelle Wirkungen hinsichtlich der Etablierung des arbeitsintensiven Ansatzes beim Straßenbau (und zukünftig auch der Straßenunterhaltung) sowie der Akzeptanz von Frauen im Straßenbau. Die Relevanz und Signifikanz des Projektes schätzen wir daher als zufrieden stellend ein (Stufe 2).

### Projektübergreifende Schlussfolgerungen

Keine.

### 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.