

**Nepal: Rehabilitierung der Samari-Brücke und Sanierung des Flussübergangs Bagjhora am Tribhuvan Highway**

### Schlussprüfung

<b>Berichtsdatum</b>	03.08.2001	
<b>OECD-Förderbereich</b>	21020 / Straßenverkehrswesen	
<b>BMZ-Projektnummer</b>	1996 65 324	
<b>Projektträger</b>	Department of Roads (DoR)	
<b>Consultant</b>	Joint Venture ITECO Ingenieurunternehmung AG Schweiz / ITECO Nepal (P), Ltd.	
	<b>Projektprüfung</b>	<b>Schlussprüfung</b>
<b>Durchführungsbeginn</b>	IV/1996	IV/1996
<b>Durchführungszeitraum</b>	21 Monate	28 Monate
<b>Investitionskosten</b>	10 Mio DEM	9,7 Mio DEM
<b>Eigenbetrag</b>	1 Mio DEM	1,47 Mio DEM
<b>Finanzierung, davon FZ-Mittel</b>	9 Mio DEM	8,2 Mio DEM
<b>Andere beteiligte Institutionen/Geber</b>	Keine	Keine
<b>Erfolgseinstufung</b>	2	
• <b>Signifikanz/Relevanz</b>	3	
• <b>Effektivität</b>	2	
• <b>Effizienz</b>	1	

### Kurzbeschreibung, Oberziel und Projektziele mit Indikatoren

Das Vorhaben umfasste den Bau einer neuen, 150 m langen Brücke über den Samari-Fluss in der Nähe von Hetauda, die Sanierung des Flussübergangs Bagjhora, einige Böschungs- und Uferschutzmaßnahmen sowie die Asphaltierung des rd. 11 km langen Teilstücks zwischen Bhainse und Hetauda.

Oberziel war ein Beitrag zur Sicherung der wirtschaftlichen Aktivitäten im Kathmandu-Tal und zur Versorgung der dortigen Bevölkerung.

Projektziel war es, einen Beitrag zur weiteren Rehabilitierung des Tribhuvan Highway insbesondere für den öffentlichen Verkehr zu leisten. Als Indikator galt die ganzjährige Befahrbarkeit des instand gesetzten Streckenabschnitts. Darüber hinaus wurde mit einer Verkehrszunahme von 6-8 % p.a. gerechnet.

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

Wesentliche Abweichungen hat es nicht gegeben. Allein die Fertigstellung der Asphaltierung verzögerte sich um ca. 7 Monate, was die Nutzung des Streckenabschnitts jedoch nur unwesentlich behinderte. Die Kosten des Vorhabens blieben geringfügig unter dem Planansatz.

## Wesentliche Ergebnisse der Wirkungsanalyse und Erfolgsbewertung

Mit der ganzjährigen Befahrbarkeit des Streckenabschnitts Bhainse-Hetauda und dem wie prognostiziert angewachsenen Verkehr wurde das Projektziel voll erreicht. Die verkehrspolitische Bedeutung der Straße liegt weiterhin darin, dass sie die einzige Alternative zum vielbefahrenen Prithvy Highway darstellt, falls dieser gesperrt ist. Beide Straßen stellen Verbindungen zu den fruchtbaren Tiefebene im Süden Nepals und darüber hinaus nach Indien dar. Dadurch wird der Warenaustausch mit der Hauptstadtregion, dem Kathmandu, sichergestellt. Insgesamt gab es keine Abweichungen von der Einschätzung zur Zeit der Projektprüfung.

Der Umwelt- und Ressourcenschutz war weder Haupt- noch Nebenziel dieses Vorhabens (UR0). Die negativen Umweltwirkungen durch Erdarbeiten und Brennholzverbrauch für die Bitumenerhitzung waren nur geringfügig und zeitlich befristet. Folgeschäden sind nicht erkennbar und es besteht kein UVP-Handlungsbedarf. Vom Projekt gehen keine geschlechtsspezifischen Wirkungen aus. Es ist nicht auf eine Gleichberechtigung der Geschlechter ausgerichtet (G0), und ein Handlungsbedarf besteht ebenfalls nicht. Da das Vorhaben keine ausgeprägt armutsrelevanten Wirkungen hat, weisen wir ihm eine allgemeine entwicklungspolitische Ausrichtung zu (EPA).

Der wirtschaftliche Nutzen der Straße liegt vor allem in den eingesparten Transportkosten. Ein Vergleich mit der volkswirtschaftlichen Verzinsung bei Projektprüfung ergibt eine mind. 12%ige Rendite.

Wie oben dargestellt, ist das Projektziel erreicht. Die finanzierten Anlagen haben bisher drei Monsunperioden unbeschadet überstanden. Aufgrund ihrer robusten Bauweise und der vergleichsweise günstigen Topographie sind sie wenig unterhaltungsaufwändig. Die arbeitsintensive laufende Unterhaltung ist gewährleistet. Trotz der knappen Mittelausstattung der zuständigen Straßenmeisterei und der nicht jederzeit sichergestellten Verfügbarkeit von Großgeräten besteht mithin nur ein geringes Risiko für eine nicht ausreichende Instandhaltung der Bauwerke. Wir messen dem Programm daher eine zufriedenstellende Effektivität bei (Teilbewertung: Stufe 2).

Die Oberzielerreichung hängt von der durchgängigen Befahrbarkeit des Tribhuvan Highway ab. Diese ist zur Zeit gewährleistet, wenn es auch stellenweise erhebliche Schäden auf einem ca. 25 km langen Teilstück gibt. Aufgrund der gegenwärtig unternommenen Eigenanstrengungen des Projektträgers und der ihm gewährten langfristigen Unterstützung durch die Geber erwarten wir ein geringes bis mittleres Risiko für die nachhaltige Erreichung des entwicklungspolitischen Oberziels. Die Signifikanz/Relevanz des Vorhabens bewerten wir daher als ausreichend (Teilbewertung: Stufe 3).

Die Effizienz des Projekts ist als gut einzustufen (Teilbewertung: Stufe 1). Das Gesamtvorhaben konnte bei Einhaltung der Qualitätsstandards mit einer geringfügigen Kostenunterschreitung abgeschlossen werden. Die Hauptmaßnahme, der Neubau der Samari-Brücke, verursachte Kosten von rd. DEM 3.000 pro m<sup>2</sup> nutzbarer Brückenfläche, was im internationalen Vergleich als niedrig gilt. Die überschlägig berechnete volkswirtschaftliche Rendite von mindestens 12% ist hoch.

In Abwägung der oben genannten Schlüsselkriterien für die entwicklungspolitische Erfolgsbewertung ordnen wir dem Vorhaben insgesamt eine **zufriedenstellende Wirksamkeit** zu (**Stufe 2**).

## Projektübergreifende Schlussfolgerungen

Projektübergreifende Schlussfolgerungen haben sich nicht ergeben.

## 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.