

Ex-post-Evaluierung – Kamerun

>>>

Sektor: 2102000 Straßenverkehrswesen
Vorhaben: Rehabilitierung der Nationalstraße 5,
 BMZ-Nr. 2000 65 409 (A)* und 2002 65 454 (B)
Träger des Vorhabens: Ministère des Travaux Publics



Ex-post-Evaluierungsbericht: 2015

		Vorhaben A (Plan)	Vorhaben B (Plan)	Vorhaben A+B (Plan)	Vorhaben A+B (Ist)
Investitionskosten	Mio. EUR	12,12	8,49	20,61	33,07
Eigenbeitrag	Mio. EUR	4,96	2,99	7,95	19,40
Finanzierung	Mio. EUR	7,16	5,50	12,66	13,67
davon BMZ-Mittel	Mio. EUR	7,16	5,50	12,66	13,67

*) Vorhaben in der Stichprobe 2015

Kurzbeschreibung: Das Vorhaben bestand aus Rehabilitierungsmaßnahmen sowie periodischer Unterhaltung zur Instandsetzung eines Teilstücks der Nationalstraße 5 (RN5) in Kamerun. Unter dem ersten Vorhaben (A) wurden zunächst rd. 44 km Rehabilitierung geplant. Die zweite Zusage (B) erweiterte diesen Abschnitt auf insgesamt rd. 67 km zwischen dem Ort Loum und der Brücke Nkam.

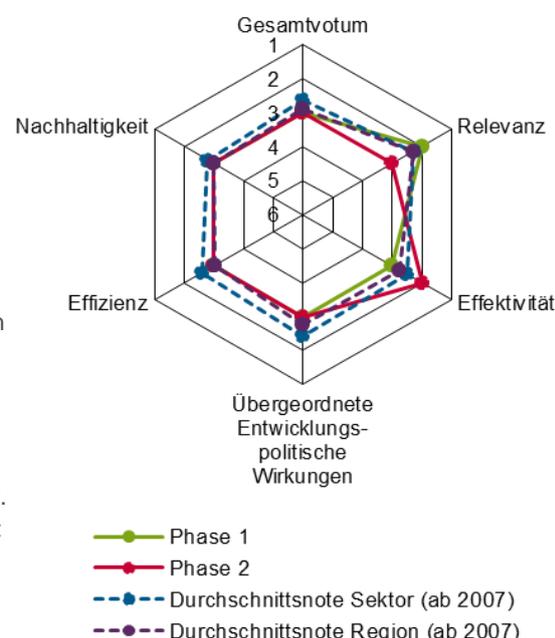
Zielsystem: Projektziel war eine nachhaltig kostengünstige Abwicklung des intensiven Straßenverkehrs zwischen Loum und Pont Nkam. Oberziel war, einen Beitrag zur gesamtwirtschaftlich effizienten Verkehrsbedienung des Einzugsbereichs der RN5 zu leisten.

Zielgruppe: Zielgruppe waren die Verkehrsteilnehmer sowie die Bevölkerung des Einzugsgebietes der Straßenverbindungen.

Gesamtvotum: Note 3 (beide Phasen)

Begründung: Gerade noch als zufriedenstellend kann die Rehabilitierung der Nationalstraße 5 bewertet werden. Zwar wurde ein für Kamerun wichtiger Straßenabschnitt effektiv rehabilitiert und entwicklungspolitisch relevante Wirkungen wurden erreicht. Jedoch ist die Nachhaltigkeit aufgrund einer fortwährenden Schwäche in der Straßeninstandhaltung akut gefährdet. Die Auslegung der Straße hat die Risiken von Unfällen nur unzureichend berücksichtigt. Erhebliche Kostensteigerungen und Verzögerungen sind eingetreten. Beide Phasen werden identisch beurteilt, da sich die Maßnahmen nicht getrennt nach BMZ-Nr. bewerten lassen, weil sich die Wirkungen der beiden Phasen nicht isolieren lassen.

Bemerkenswert: Die Regierung Kameruns leistete einen ungewöhnlich hohen Eigenbeitrag zur Finanzierung der Investition und machte auf diese Weise die Bedeutung des Projekts für das Land deutlich. Bei Projektprüfung spiegelte der Straßenzustand eine jahrzehntelange Vernachlässigung der Instandhaltung wider. In dieser Hinsicht gibt es keinerlei Verbesserung. Auch heute, 15 Jahre später, ist die Instandhaltung im Straßensektor mangelhaft und Reformen sind dringend nötig.



Bewertung nach DAC-Kriterien

Gesamtvotum: Note 3 (beide Phasen)

Positiv ist die hohe Relevanz des Projektes, die vor allem in der Auswahl der Straße begründet ist. Allerdings ist das Zielsystem gemäß einem 'traditionellen' Projekt der Finanziellen Zusammenarbeit sehr eng auf die Verkehrswirkungen beschränkt. Aus heutiger Sicht wäre eine weitere Auslegung des Projektrahmens unter Einbezug von Trainingsmaßnahmen für Bauunternehmen, Maßnahmen zur Verbesserung der Instandhaltung sowie bauliche Änderungen zur Reduzierung von Unfällen wünschenswert. Die Effektivität des Projektes kann als gut bewertet werden, obwohl der Straßenzustand aufgrund mangelnder Instandhaltung nicht optimal ist. Erhebliche Verzögerungen und Kostensteigerungen beim Bau haben die Produktionseffizienz des Projektes sehr negativ beeinflusst. Dennoch ist die Allokationseffizienz höher als die - vorsichtig formulierten - Zielvorgaben. In der Summe ist die Effizienz gerade noch zufriedenstellend.

Die entwicklungspolitischen Wirkungen, insbesondere hinsichtlich Senkung der Transportkosten und Armutsbekämpfung, sind positiv zu werten. Leider sind die Unfälle ein erhebliches Problem, auf das im Projekt weder durch bauliche, noch durch organisatorische Maßnahmen während des Betriebes eingegangen wurde. Hier besteht für zukünftige Projekte ein Verbesserungsbedarf.

Die Nachhaltigkeit ist aufgrund der in den Augen der Geber "katastrophalen" Situation der Straßeninstandhaltung in Kamerun gefährdet, eine Einschätzung, die diese Evaluierung teilt. Hier sind unbedingt Reformen im Straßensektor notwendig, die durch Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen für das Straßenbaugewerbe ergänzt werden sollten. Die Entwicklungszusammenarbeit kann in Zukunft bei der Ausschreibung von Bauprojekten Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen ohne signifikante Kostensteigerungen mit einkalkulieren und auf diese Weise einen Beitrag zur Nachhaltigkeit leisten.

Relevanz

Schon der erste Projektprüfungsbericht (PPB) der KfW aus dem Jahr 2000 betont die dringende Notwendigkeit einer Rehabilitierung der RN5. Im zweiten PPB aus dem Jahres 2002 (Neuzusage zur Erweiterung des Vorhabens) wurde über "stark verkehrsbehindernde Schäden" mit "großflächigen Aufbrüchen bzw. Löchern in der Fahrbahn" der RN5 berichtet.

Die Relevanz der RN5 kann - damals wie heute - anhand der Verkehrsfunktion des rehabilitierten Straßensegments beschrieben werden, welches Teil des Dreiecks ist, das die wichtigsten Agglomerationen Kameruns, Jaunde, Douala und Bafoussam verbindet. Die RN5 bindet die 1,8 Mio. Einwohner Doualas an die dicht besiedelten und wirtschaftlich sehr aktiven Regionen West und Nord-West an, wo 3,5 Mio. Menschen leben und 20 % der Industrien Kameruns angesiedelt sind. Die RN5 ist besonders bedeutsam für die Hinterlandanbindung Doualas mit dem größten Hafen (aus FZ-Mitteln rehabilitiert) und gleichzeitig größtem Industriezentrum Kameruns. Umgekehrt versorgt das Bassin Mungo-Nkam über die RN5 Douala mit Nahrungsmitteln. Die Bedeutung der RN5 kann auch anhand der Investitionen Kameruns ermessen werden: Der Neubau einer Brücke über den Fluss Wouri und der Strecke Douala-Békoko für insgesamt 230 Mio. EUR verbessert die Anbindung der RN5 an Douala.

Die Maßnahme stand bei der Planung in engem Zusammenhang mit Verkehrsprojekten anderer Geber, insbesondere der EU, die technische Hilfe für die Unterhaltung von Erd- und Bitumenstraßen leistete und wichtige Nationalstraßen insbesondere in den Norden des Landes finanzierte. Auch die Weltbank war im Rahmen der Road Maintenance Initiative maßgeblich an einer Sektorreform beteiligt und finanzierte Straßen in Douala und im Westen des Landes.

Das Zielsystem war sehr allgemein auf eine nachhaltig kostengünstige Abwicklung des Straßenverkehrs ausgelegt. Die Indikatoren bezogen sich auf (1) die Geschwindigkeit, (2) den Straßenzustand, (3) die Unfälle, (4) die Fahrzeugbetriebskosten und den daraus errechneten internen Zinsfuß. Wie unten noch erläutert wird, wurde die Zielvorgabe für Unfallvermeidung nicht quantifiziert und der interne Zinsfuß sehr vorsichtig festgelegt. Das Zielsystem war einem 'traditionellen' Straßenprojekt der Finanziellen Zusammenarbeit angemessen. Angesichts der später noch zu erläuternden Probleme, die während der

Projektumsetzung auftraten, sind in Zukunft eine erweiterte Zieldefinition und damit aber auch eine Ausweitung des Projektrahmens empfehlenswert. Zu den zusätzlichen Themen gehören:

1. Maßnahmen, die die Instandhaltung der rehabilitierten Straße vor und nach der Fertigstellung unterstützen.
2. Training und Weiterbildung von Klein- und Mittelunternehmen (KMU) im Bereich Straßenbau.
3. Bauliche und organisatorische Maßnahmen, die Unfälle auf der rehabilitierten Strecke vermeiden.

Aufgrund der hohen Bedeutung der Straßenverbindung für die Wirtschaft Kameruns wird die Relevanz der Phase 1 mit gut bewertet. Konzeptionell hätte der Projektansatz optimiert werden können, besonders in einem mehrphasigen Projekt wie diesem, weshalb die Relevanz der Phase 2 mit zufriedenstellend bewertet wird.

Relevanz Teilnote: 2 (Phase 1), 3 (Phase 2)

Effektivität

Projektziel war eine nachhaltig kostengünstige Abwicklung des intensiven Straßenverkehrs zwischen Loum und Pont Nkam. Die Erreichung des bei Programmprüfung definierten Programmziels kann wie folgt zusammengefasst werden:

Indikator	Zielwert PP	Ex-post-Evaluierung
(1) Durchschnittlich erreichbare Geschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften	80 km/h	Erfüllt. Eine Geschwindigkeit von 80 km/h ist komfortabel zu realisieren.
(2) Straßenzustand drei Jahre nach Inbetriebnahme	Kein Zielwert wurde vorgegeben, rückblickend wird ein "guter" Zustand erwartet.	Einschätzung nach Besichtigung (3 bzw. 6 Jahre nach Ende der Bauarbeiten, je nach Straßenabschnitt): Teilweise erfüllt. 42 km gut 13 km durchschnittlich 12 km schlecht
(3) Anzahl Fahrzeuge nach Abschluss der Bauarbeiten	Jährliche Steigerung um 3%, 4.956 Fahrzeuge täglich	Teilweise erfüllt. Jährliche Steigerung um 2,2% auf heute 3.700 Fahrzeuge täglich. Der Zielwert bei PP basierte auf Daten, die von den heutigen Daten des MinTP abweichen. Der erreichte Wert ist positiv zu bewerten.

Ein Straßenzustandsbericht des Transportministeriums (MinTP) stellt fest, dass sich 2014 33 % der Nationalstraßen in gutem Zustand, 36 % in durchschnittlichem und 30 % in schlechtem Zustand befanden. Der Zustand der RN5 wird als gut eingeschätzt, während Zu- und Ablaufstrecken als durchschnittlich oder schlecht eingestuft werden. Die o.g. Differenzierung des Straßenzustands (63 %, 19 %, 18 %) wurde mittels Insichtnahme durch die Mission ermittelt.

Auf dem rehabilitierten Streckenabschnitt fanden seit der Fertigstellung des ersten Abschnitts im Jahr 2008 keine regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten statt. Während der Abschnitt Nkongsamba - Pont du Nkam generell in einem guten Zustand ist, sind auf dem Abschnitt Loum - Nkongsamba deutliche Schäden durch die mangelnde Instandhaltung erkennbar: Kleine Schlaglöcher und Risse in der Fahrbahn, teilweise fehlende Verkehrszeichen, verwischte Straßenmarkierungen und Bewuchs an Straßenrändern und auf Brücken.

2015 nutzten täglich 3.700 Fahrzeuge den o.g. Abschnitt der Straße. Der tägliche durchschnittliche Verkehr stieg von 2005 bis 2013 um 2,2 % p.a. an. Im PPB (2002) wurden 4.956 Fahrzeugen im Jahr 2015

erwartet, was einer jährlichen Steigerung von 3 % entsprach. Aufgrund der unzureichenden Datenlage ist ein Vergleich mit der Entwicklung im gesamten Land nicht möglich.

Die weitestgehende Erfüllung der Indikatoren führt zu einer guten Bewertung der Effektivität der zweiten Phase. Die Straßenschäden besonders auf dem Abschnitt Loum - Nkongsamba, die der ersten Phase zugeordnet werden, führen zu einer nur zufriedenstellenden Bewertung der Effektivität der ersten Phase.

Effektivität Teilnote: 3 (Phase 1), 2 (Phase 2)

Effizienz

Die Produktionseffizienz des Projektes lässt sich durch zwei Aspekte beschreiben, die eng miteinander verzahnt sind: Starke Verzögerungen bei der Fertigstellung gegenüber der ursprünglichen Planung und erhebliche Kostenüberschreitungen. Es muss betont werden, dass keiner der beteiligten Partner allein verantwortlich für die Probleme war, sondern dass es sich um eine Verkettung unterschiedlicher Ursachen handelt. Kamerun trug den Großteil der zusätzlich entstandenen Kosten, während der deutsche Beitrag mittels einer Aufstockung um 1 Mio. EUR erhöht wurde.

Während die ersten Planungen im Jahr 2000 die Fertigstellung des Abschnittes auf der RN5 bis 2003 vorsahen, verzögerte sich diese in der Realität bis 2011. 2002 wurde vereinbart, die ursprüngliche Strecke auf 67 km zu verlängern. Der Consultant wurde 2003 unter Vertrag genommen, die Ausschreibung fand 2005 statt. 2006 begann ein Konsortium mit den Baumaßnahmen. 2008 war die Brücke über den Nkam erstellt und eine Streckenlänge von 47 km bis etwa nach Manjo rehabilitiert. Nach einer Schlichtung zwischen dem Baukonsortium und dem Ministerium für öffentliche Arbeiten (MinTP), die über die Kostenträgerschaft der verbleibenden 20 km stritten, wurde bis 2011 die restliche Strecke bis Loum von einer anderen Firma rehabilitiert.

Die Ursachen für die Verzögerung waren die konzeptionellen Änderungen 2002, unvorhergesehene Schwierigkeiten beim Bau und eine sehr ambitionierte Planung. Beide PPB warnten, dass der "Zeitplan mit hohen Risiken behaftet [sei], die von unserer Seite kaum beeinflussbar" wären. Eine Ursache für diesen hohen Termindruck könnten die Wahlen in Kamerun 2004 gewesen sein.

Die Kostenüberschreitung von 60 % kann teilweise durch diese Zeitverzögerungen und die gestiegenen Baukosten erklärt werden. Nachdem das Projekt vereinbart war, führte das MinTP keine oder nur sehr oberflächliche Instandhaltungsmaßnahmen durch, da ja ohnehin eine Rehabilitation erwartet wurde. Die weiteren Verzögerungen führten zu stärkerer Degradierung und höheren Quantitäten für die Instandsetzungsarbeiten. Bemerkenswert ist, dass alle Parteien einvernehmlich feststellten, die Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2004 wäre so dimensioniert gewesen, dass nur eine oberflächliche Analyse möglich war und damit die tatsächlichen Kosten wesentlich unterschätzt worden seien. Eine detailliertere Studie wäre nur um 20 % teurer gewesen, hätte aber erhebliche Folgekosten vermieden.

Der Anstieg der Kosten für die Consultingleistungen lässt sich durch die zusätzlichen Aufgaben für zwei Nachforderungen der ersten Baufirma und die Überwachung der Arbeiten der zweiten Baufirma erklären.

In die Bewertung fließt neben der Produktionseffizienz, die mit "nicht zufriedenstellend" bewertet wird, auch die Allokationseffizienz ein, die durch einen internen Zinsfuß quantifiziert wird, der sich anhand der eingesparten Fahrzeugbetriebskosten errechnet. Der Zielwert wurde 'vorsichtig' auf > 8 % festgelegt und liegt erheblich sowohl unter den Berechnungen der beiden Projektprüfungsberichte von 13 % bis 33 % als auch unter den üblichen Vorgaben der Weltbank. Aufgrund der unsicheren Datenlage wurden zwei Rechnungen durchgeführt mit Daten des MinTP und aus dem Abschlusskontrollbericht der KfW (2012)¹. Die Rechnungen ergaben einen Zinsfuß von 16 % bzw. 18 %. Da trotz der Kostenüberschreitungen eine hohe Verzinsung erreicht werden konnte, kann die Allokationseffizienz mit gut bewertet werden.

In Abwägung der schlechten Produktionseffizienz und der guten Allokationseffizienz wird die Teilnote Effizienz mit gerade noch zufriedenstellend bewertet.

Effizienz Teilnote: 3 (beide Phasen)

¹ Die Berechnungen des Abschlusskontrollberichts 2012 hatten methodische Fehler, die zu einer falschen Bewertung führten.

Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen

Oberziel war, einen Beitrag zur gesamtwirtschaftlich effizienten Verkehrsbedienung des Einzugsbereichs der RN5 zu leisten. Aus heutiger Sicht werden auf der Impact-Ebene Wirkungen über den Transportsektor hinaus erwartet, als Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung. Die folgenden Indikatoren belegen die erreichten Wirkungen:

Indikator	Zielwert PP	Ex-post-Evaluierung
(1) Einsparung Fahrzeugbetriebskosten auf der rehabilitierten Strecke.	Pro Fahrzeug 60 FCFA/km (im Durchschnitt)	Modellrechnung ¹⁾ für 2015: 91 FCFA/km
	nach Fertigstellung: 1 Mrd. FCFA/a	Modellrechnung ¹⁾ für 2007: 2,1 Mrd. FCFA/a
	nach 15 Jahren >6 Mrd. FCFA/a	Modellrechnung ¹⁾ für 2015: 8,6 Mrd. FCFA/a
(2) Angemessene Begrenzung der Anzahl der Unfälle auf der rehabilitierten Strecke. (Indikator nicht näher konkretisiert)	Kein Zielwert vorgegeben.	Datenlage problematisch. Wachstum der Unfallzahlen in Kamerun 2001-2013: 2,1% p.a. Grobe Schätzung für RN5 Abschnitt Loum –Pont du Nkam: 40 schwere Unfälle p.a. mit Personen und/oder Sachschaden.
(3) Interner Zinsfuß basierend auf den eingesparten Fahrzeugbetriebskosten.	>8%	Daten des MinTP: 16% Daten aus dem AK (2012): 18%

1) Diese Berechnungen beziehen sich auf eine niedrigere Schätzung der Fahrzeugbetriebskosten auf Basis der Verkehrsdaten des MinTP

Zielgruppe waren die Verkehrsteilnehmer sowie die Bevölkerung des Einzugsgebietes der aufrecht erhaltenen Straßenverbindungen. Die Rehabilitation führte zu einer Reduktion der Kosten für den Fahrzeugbetrieb auf der Strecke von Loum bis Pont du Nkam in Höhe von 3,30 EUR für Pkw, 6,60 EUR für Minibusse und 17,07 EUR für Lkw mit zwei Achsen.

Da eine Vielzahl von Transportunternehmen ihre Dienstleistungen auf der RN5 anbieten, kann von einem Wettbewerbsmarkt ausgegangen werden, der dazu führt, dass die o.g. Nutzen nicht nur an deren Kunden weiter gegeben werden, sondern dass auch ca. 5,3 Millionen Konsumenten und Produzenten im Einzugsgebiet davon profitieren.

Das Bassin Mungo-Nkam mit 350.000 Einwohnern (entlang der RN5), das die Märkte von Douala mit Lebensmitteln versorgt, wird nicht zu Unrecht der Brotkorb Kameruns genannt. Aber auch die Bauern aus den Regionen Westen und Nordwesten exportieren über die RN5 viele Produkte nach Douala und Übersee. Entsprechend der "Produzenten Rente"-Theorie profitieren die Bauern im Einzugsgebiet doppelt, zum Ersten durch die höheren Produzentenpreise (farm-gate-prices) und zum Zweiten durch die preislich induzierte Produktionssteigerung. Da der Großteil der Produkte von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) hergestellt wird, leistet das Projekt einen Beitrag zur Armutsbekämpfung.

Etwa ein Fünftel der Industrieunternehmen des Landes sind im Westen und Nordwesten angesiedelt und damit im Einzugsbereich der Straße. Darüber hinaus gibt es große Lagerhäuser in Bafoussam, in denen Konsumgüter eingelagert und von dort über das ganze Land verteilt werden.

Unfälle stellen ein enormes Problem in Subsahara-Afrika und nach Aussagen der lokalen Behörden auch auf der RN5 dar. Die Evaluierungsmission war Zeuge eines Unfalls mit einem Toten und 14 Verletzten. Leider kann bisher nicht auf spezifische Daten zurückgegriffen werden, so dass die Zahl der jährlichen schweren Unfälle mit Personen und/oder Sachschäden auf den relevanten 67 km nur grob auf 40 pro Jahr geschätzt werden kann. Die Ursachen sind vielfältig: Überhöhte Geschwindigkeit, geringe Kontrollen,

Mischung von Schnell- und Langsamverkehr und schlechte Instandhaltung der Straße, die bei Regen zu Überschwemmungen führt.

Da in Entwicklungsländern etwa die Hälfte aller Unfallopfer nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer sind, wird auch hier von einer Vielzahl an Opfern unter den Passanten ausgegangen. Dieser Ansicht widerspricht das MinTP energisch, ohne aber in der Lage zu sein, entsprechende Daten zu präsentieren. Aus Sicht der Evaluierungsmission könnten Unfälle mit Passanten auch durch bauliche Maßnahmen an der Straße verringert werden. In dieser Hinsicht war die RN5 nicht optimal geplant. Ein Gefahrenpotential stellt die Nutzung der Fahrbahn durch Fußgänger dar, die oft keine Alternative zur Nutzung der Straße haben. Eine Ausweitung des Straßenbanketts und ein Trennung über Kantsteine in besiedelten Gebieten könnte die Unfallgefahr reduzieren. Darüber hinaus hätten diebstahlsichere Straßenschilder und die Einrichtung von ausreichenden Haltestellen für Taxis und Lkw einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten können. Aus diesen Gründen fließen die Unfälle auf der RN5 negativ in die Bewertung der entwicklungspolitischen Wirkungen ein.

Die Umweltwirkungen sind widersprüchlich: Das Verkehrswachstum bedingt einerseits einen Anstieg der Emissionen von Schadstoffen, CO₂ und Lärm. Dieser Effekt ist eng mit dem wirtschaftlichen Entwicklungsprozess des Landes verbunden. Auf der anderen Seite werden die spezifischen Emissionen durch den konstanten Verkehrsfluss reduziert. Eine rigorose und regelmäßige technische Fahrzeugkontrolle könnte erhebliche positive Wirkungen auf Umwelt und Verkehrssicherheit mit sich bringen.

Mit dem Ausbau von Straßeninfrastruktur in Gebieten mit tropischen Regenwald ist die Sorge verbunden, durch die besseren Transportmöglichkeiten die illegale Ausbeute schützenswerter Tropenhölzer zu erleichtern. Kamerun ist mit riesigen Flächen tropischen Regenwaldes bewachsen, die sich vor allem in den Regionen des Südens und Ostens erstrecken, wo heute der Großteil der holzwirtschaftlichen Nutzung stattfindet. Im Einzugsgebiet der RN5, den Regionen Littoral, Westen und Nord-Westen, fand diese Ausbeute schon zu historischen Zeiten statt bzw. wurden die Wälder schon vor der Kolonialzeit von den Bauern gerodet. Hier findet intensive landwirtschaftlichen Nutzung durch Kleinbauern und Großplantagen statt. Im Einzugsgebiet der RN5 befinden sich vier Wälder, die momentan kommerziell genutzt werden: Der bewirtschaftete Wald Babong, die Forstreserven Mont Nlonako und Makombe und der bewirtschaftete Wald SIENCAM, dessen Hölzer nur zur Regenzeit über die RN5 transportiert werden. Das MinTP zählte von 2005 bis 2013 täglich durchschnittlich 5 Holzfahrzeuge zwischen Loum und Nkongsamba, die mit größter Wahrscheinlichkeit als Ziel den Exporthafen Douala hatten. Die transportierte Tonnage auf der RN5 kann in der Größenordnung von jährlich 30.000 Tonnen geschätzt werden, was etwa 6% des Holzexportes über den Hafen Douala entspricht. Eine Auswirkung des Projektes auf den lokalen Holzkonsum kann nicht ermittelt werden. Es konnte kein signifikanter illegaler Holzeinschlag im Zusammenhang mit der RN5 festgestellt werden.

Mit hoher Wahrscheinlichkeit verbessert die Rehabilitierung der RN5 den Zugang zu sozialen Dienstleistungen wie Gesundheits-, Bildungs- und administrativen Einrichtungen für die Bevölkerung entlang der Straße.

In Anbetracht der Unfallproblematik werden die entwicklungspolitischen Wirkungen trotz der positiven Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen und der nicht erheblichen Umwelteinwirkungen mit zufriedenstellend bewertet.

Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen Teilnote: 3 (beide Phasen)

Nachhaltigkeit

Wichtigstes Kriterium für die Bewertung der Nachhaltigkeit von Straßen ist die Instandhaltung. Das unter "Effektivität" erwähnte Defizit der Instandhaltung betrifft alle Straßen Kameruns während der letzten Jahre. Beispielsweise wurden die Nationalstraßen 2013 nicht instandgehalten. Mehrere Gründe sind die Ursache für diese nach Aussage der Geber "katastrophale" Situation:

1. Langwierige administrative Prozeduren.
2. Einschränkung der Funktionsfähigkeit des Straßenerhaltungsfonds Fonds Routier. Obwohl der Fonds von 2009 bis 2013 jährlich Mittel in Höhe von 59 bis 67 Mrd. FCFA einnahm, sanken die Ausgaben von

52 auf 23 Mrd. FCFA Die ungenutzten Finanzmittel akkumulierten sich im Fonds und hatten zur Konsequenz, dass der Trésor Public (öffentliche Finanzkasse) die Verwaltung der Mittel übernahm.

3. Die Schwäche der Unternehmen für die Instandhaltung, besonders KMU, die oft nicht in der Lage sind, Arbeiten zeitnah in der gewünschten Qualität zu liefern.

Dieses Instandhaltungsdefizit hatte zur Folge, dass 2012 55 % der Straßen des Landes in schlechtem Zustand waren. Nachdem 2013 ein Notprogramm gestartet wurde, sank der Anteil auf 45 %, nur um im Folgejahr wieder auf über 50 % zu steigen. Die unzureichende Instandhaltung wird die Lebensdauer der RN5 negativ beeinträchtigen, ohne dass dieser Effekt zeitlich präzisiert werden kann.

Angesichts dieser Problemlage äußerten die fünf führenden Geber des Straßensektors (EU, JICA, AfDB, Weltbank, AFD) ihre erheblichen Bedenken gegenüber dem Premierminister. Aktuell werden in Kamerun Reformen im Straßensektor diskutiert, insbesondere bezüglich des Straßenunterhaltungsfonds.

Während die Instandhaltung unzureichend ist, kann das System der Achslastkontrolle in Kamerun als "sehr effizient" und als gute Praxis in Subsahara-Afrika bezeichnet werden. Dies hat erheblich zum Schutz der neu errichteten Straßen beigetragen. Auf der RN5 und auf dem restlichen bereisten Straßennetz wurden keine Spurrillen festgestellt. Insgesamt 17 Wiegestationen sind in Kamerun zu finden, von denen zwei auf der Strecke Douala - Pont du Nkam liegen. Im November und Dezember 2014 wurden an der Station Njombe (in der Nähe von Loum auf der RN5) 11.458 Lkw gewogen, wovon bei einem Prozent die Achslasten überschritten wurden.

In Anbetracht der gravierenden Mängel im System der Straßeninstandhaltung kann die Nachhaltigkeit nur angesichts der soliden Bausubstanz der RN5, die die Nutzbarkeit für einige Jahre sicherstellt, mit gerade noch zufriedenstellend bewertet werden.

Nachhaltigkeit Teilnote: 3 (beide Phasen)

Erläuterungen zur Methodik der Erfolgsbewertung (Rating)

Zur Beurteilung des Vorhabens nach den Kriterien **Relevanz, Effektivität, Effizienz, übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen** als auch zur abschließenden **Gesamtbewertung** der entwicklungspolitischen Wirksamkeit wird eine sechsstufige Skala verwandt. Die Skalenwerte sind wie folgt belegt:

Stufe 1	sehr gutes, deutlich über den Erwartungen liegendes Ergebnis
Stufe 2	gutes, voll den Erwartungen entsprechendes Ergebnis, ohne wesentliche Mängel
Stufe 3	zufriedenstellendes Ergebnis; liegt unter den Erwartungen, aber es dominieren die positiven Ergebnisse
Stufe 4	nicht zufriedenstellendes Ergebnis; liegt deutlich unter den Erwartungen und es dominieren trotz erkennbarer positiver Ergebnisse die negativen Ergebnisse
Stufe 5	eindeutig unzureichendes Ergebnis: trotz einiger positiver Teilergebnisse dominieren die negativen Ergebnisse deutlich
Stufe 6	das Vorhaben ist nutzlos bzw. die Situation ist eher verschlechtert

Die Stufen 1–3 kennzeichnen eine positive bzw. erfolgreiche, die Stufen 4–6 eine nicht positive bzw. nicht erfolgreiche Bewertung.

Das Kriterium **Nachhaltigkeit** wird anhand der folgenden vierstufigen Skala bewertet:

Nachhaltigkeitsstufe 1 (sehr gute Nachhaltigkeit): Die (bisher positive) entwicklungspolitische Wirksamkeit des Vorhabens wird mit hoher Wahrscheinlichkeit unverändert fortbestehen oder sogar zunehmen.

Nachhaltigkeitsstufe 2 (gute Nachhaltigkeit): Die (bisher positive) entwicklungspolitische Wirksamkeit des Vorhabens wird mit hoher Wahrscheinlichkeit nur geringfügig zurückgehen, aber insgesamt deutlich positiv bleiben (Normalfall; „das was man erwarten kann“).

Nachhaltigkeitsstufe 3 (zufriedenstellende Nachhaltigkeit): Die (bisher positive) entwicklungspolitische Wirksamkeit des Vorhabens wird mit hoher Wahrscheinlichkeit deutlich zurückgehen, aber noch positiv bleiben. Diese Stufe ist auch zutreffend, wenn die Nachhaltigkeit eines Vorhabens bis zum Evaluierungszeitpunkt als nicht ausreichend eingeschätzt wird, sich aber mit hoher Wahrscheinlichkeit positiv entwickeln und das Vorhaben damit eine positive entwicklungspolitische Wirksamkeit erreichen wird.

Nachhaltigkeitsstufe 4 (nicht ausreichende Nachhaltigkeit): Die entwicklungspolitische Wirksamkeit des Vorhabens ist bis zum Evaluierungszeitpunkt nicht ausreichend und wird sich mit hoher Wahrscheinlichkeit auch nicht verbessern. Diese Stufe ist auch zutreffend, wenn die bisher positiv bewertete Nachhaltigkeit mit hoher Wahrscheinlichkeit gravierend zurückgehen und nicht mehr den Ansprüchen der Stufe 3 genügen wird.

Die **Gesamtbewertung** auf der sechsstufigen Skala wird aus einer projektspezifisch zu begründenden Gewichtung der fünf Einzelkriterien gebildet. Die Stufen 1–3 der Gesamtbewertung kennzeichnen ein „erfolgreiches“, die Stufen 4–6 ein „nicht erfolgreiches“ Vorhaben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Vorhaben i. d. R. nur dann als entwicklungspolitisch „erfolgreich“ eingestuft werden kann, wenn die Projektzielerreichung („Effektivität“) und die Wirkungen auf Oberzielebene („Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen“) **als auch** die Nachhaltigkeit mindestens als „zufriedenstellend“ (Stufe 3) bewertet werden.