



2. Mai 1990

836

TANSANIA: Technische Zusammenarbeit von SFr 5'300'000.-- zur Durchführung des "Morogoro Rural Roads Project - Inception Phase" 1990 - 1992

Aufgrund des Antrages des EDA vom 06.04.1990

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

1. Tansania einen nicht rückzahlbaren Beitrag von SFr. 967'000.-- für die Durchführung des "Morogoro Rural Roads Project" (MORRP) zur Verstärkung des Büros des Regionalingenieurs und zur Verbesserung des ländlichen Transportsystems im Distrikt "Morogoro Rural" zu gewähren. Die Verpflichtung erfolgt zu Lasten des Rahmenkredites zur Weiterführung der technischen Zusammenarbeit und Finanzhilfe zugunsten von Entwicklungsländern vom 23. September 1987. Die sich aus dieser Verpflichtung ergebenden Zahlungen sind zulasten des Voranschlagkredites Rubrik 202.493 vorzunehmen.
2. Tansania einen nicht rückzahlbaren Beitrag von SFr. 4'333'000.-- für die Durchführung des "Morogoro Rural Roads Project" (MORRP) zur Verstärkung des Büros des Regionalingenieurs und zur Verbesserung des ländlichen Transportsystems im Distrikt "Morogoro Rural" zu gewähren. Der Betrag wird unter Vorbehalt der Eröffnung eines neuen Rahmenkredites zur Weiterführung der technischen Zusammenarbeit und Finanzhilfe zugunsten von Entwicklungsländern beschlossen. Der Betrag wird dem neuen Rahmenkredit nach dessen Inkrafttreten belastet. Sollte der Rahmenkredit von 2,1 Mia Franken gemäss BB vom 23. September 1987 noch nicht erschöpft sein, ist die DEH berechtigt, den Betrag diesem Rahmenkredit zu belasten. Die sich aus dieser Verpflichtung ergebenden Zahlungen sind zulasten des Voranschlagkredites Rubrik 0202.3600 vorzunehmen.

Für getreuen Auszug  
 Der Protokollführer

Protokollauszug an:				
<input checked="" type="checkbox"/> ohne / <input type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
X		EDA	12	—
		EDI		
		EJPD		
		EMD		
	Y	EFD	7	—
	Y	EVD	7	—
		EVED		
		BK		
	Y	EFK	2	—
	Y	Fin.Del.	2	—



EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT  
FÜR AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN

DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

DIPARTIMENTO FEDERALE DEGLI AFFARI ESTERI

Bern, 06.04.1990

Wird Gegenstand einer  
Pressemitteilung

AN DEN BUNDESRAT

**TANSANIA:** Technische Zusammenarbeit von SFr 5'300'000.-- zur Durchführung  
des "Morogoro Rural Roads Project - Inception Phase" 1990 - 1992

I

Mit dem vorliegenden Antrag wird empfohlen, Tansania einen nicht rückzahlbaren Beitrag von SFr. 5'300'000.-- zur Durchführung des "Morogoro Rural Roads Project" (MORRP) zur Verbesserung des ländlichen Transportsystems im Distrikt "Morogoro Rural" zu gewähren.

Der Beitrag umfasst die Reorganisation des Strassenbauamtes der Provinz Morogoro, die Einführung eines verbesserten regulären Unterhaltssystems für das ländliche Strassennetz im Distrikt "Morogoro Rural" und die Durchführung des periodischen Unterhalts an sanierungsbedürftigen Brücken und Strassenabschnitten des gleichen Distriktes. Parallel dazu werden Entscheidungsgrundlagen erarbeitet, um ab Anfang 1993 eine langfristig gültige, nachhaltige Politik für die Rehabilitation und den Unterhalt des gesamten regionalen ländlichen Strassennetzes umzusetzen. Für den Strassenbau stützt sich das Projekt weitgehend auf die Erfahrungen des seit 1982 in der gleichen Region durchgeführten Projektes für Rehabilitation und Unterhalt der Strassen in den Distrikten Kilombero und Ulanga (KURRP). Neu wird sich das Projekt nicht nur mit strassenbaulichen Fragen befassen, sondern auch Lösungen für die Transportprobleme der ländlichen Bevölkerung erarbeiten. Mit dem MORRP unterstützt die Schweiz die tansanische Regierung auf regionaler Ebene bei der Umsetzung der gegenwärtig neu definierten ländlichen Strassenpolitik. Das Vorhaben wird schweizerischerseits in Regie durch eine Privatfirma und in enger Zusammenarbeit mit den Behörden der Region Morogoro durchgeführt werden. Der Beitrag der Schweiz finanziert, mit Ausnahme der Löhne der Regierungsangestellten und dem regulären, jedoch nicht ausreichenden, Budget für den Strassenunterhalt, das gesamte Projekt. Der tansanische Anteil entspricht den gegenwärtigen Möglichkeiten der Regierung. Die technische Unterstützung umfasst zwei Langzeitexperten sowie lokale und externe Konsulentenleistungen.

## II

1. DER STRASSESEKTOR TANSANIAS:

Ende 1989 ist die erste Phase des "Economic Recovery Programme" (ERP) abgeschlossen worden. Während der Landwirtschaftssektor positiv auf das wirtschaftliche Massnahmenpaket reagierte und teilweise Ueberschüsse produziert, sind die Erwartungen in anderen Sektoren, z.B. der Industrie, noch nicht erfüllt. Die Dienstleistungen im Gesundheits- und Erziehungswesen sind sogar rückläufig. Das Transportsystem als ein Rückgrat der Entwicklung vermag, bedingt durch den grösstenteils schlechten Zustand der Strassen und der Transportmittel, den Aufgaben nicht gerecht zu werden. Als letztes Glied in der Transportkette ist besonders die ländliche Bevölkerung betroffen, deren Zugang zu den Märkten und den Dienstleistungen des Staates erschwert und oft während Monaten verunmöglicht ist.

Das seit 1989 anlaufende, nationale "Integrated Road Project" (IRP) mit Kosten von gegen einer Milliarde USD, zielt, in Zusammenarbeit mit der grossen Gebergemeinschaft, auf eine Verbesserung dieser Situation. Bis 1998 umfasst das Programm die Instandstellung von etwa 5000 km (ca 50 %) des Nationalstrassennetzes und die Rehabilitation von 10'000 km der 50'000 km umfassenden ländlichen Strassen. Der reguläre Unterhalt soll auf etwa 30'000 km nachhaltig gesichert sein.

2. DER BEITRAG DER SCHWEIZ IM LAENDLICHEN STRASSENBAU

Rehabilitation und Unterhalt bestehender ländlicher Strassen und Ausbildung gehören zu den Schwerpunkten der schweizerischen Entwicklungszusammenarbeit in Ostafrika. Diese Priorität entspricht den von internationalen Gremien und der Gebergemeinschaft aufgestellten Zielsetzungen zur Rettung der bestehenden Transportinfrastrukturen.

In Tansania ist der Beitrag der Schweiz gemäss den im Länderprogramm festgelegten Prioritäten auf folgende Projekte konzentriert:

Das "Kilombero-Ulanga Rural Roads Project" (KURRP), steht in der letzten Phase IV (1989 - 1992). Das von Helvetas in Regie durchgeführte Projekt zeichnet sich durch die Mischung zwischen maschinen- und arbeitsintensiver Strassen- und Brückenrehabilitation aus. Seit 1987 ist ein durch KURRP erarbeitetes verbessertes Unterhaltskonzept in Anwendung. Beide Projektkomponenten geniessen Modellcharakter. Der Flussübergang über den Kilombero, welcher die beiden Distrikte verbindet, wurde seit 1985 über ein Finanzhilfeprojekt saniert. Anfang November 1989 wurden die rehabilitierte Fähre und die neuen Zufahrten durch das Ueberschwemmungsgebiet der Regierung übergeben. Beide Projekte bewirken bereits eine signifikante Verbesserung des ländlichen Transportwesens.

In Westtansania wird ein interessanter Ansatz unter dem Stichwort "Rural Travel and Transport" im "Makete Integrated Rural Transport Project" seit 1986 durch die ILO (assoziierte Hilfe) entwickelt. Im ländlichen Raum werden über 75 % der in einem Haushalt verfügbaren Zeit für Transporte aufgewendet. Das Projekt erarbeitet Alternativen um diese, letztlich auch entwicklungshemmende Situation zu ändern. Dabei stehen die Einführung einfacher Transportmittel und die Verbesserung von Wegen und Pfaden im Vordergrund, um den Zugang zum übergeordneten, fahrbaren Strassennetz zu vereinfachen und den Transportaufwand zu reduzieren.

### 3. DIE PARTNER

In den letzten Jahren war die Verantwortung für das ländliche Strassennetz auf diverse Ministerien verteilt. Das eigentliche Fachministerium "Ministry of Communication and Works" (MCW) war nur für das Nationalstrassennetz technisch, administrativ und finanziell zuständig. Im Rahmen der institutionellen Reformen des bereits erwähnten IRP wird diese Verantwortung des MCW auf das gesamte staatliche Verkehrsnetz ausgedehnt. Die Durchführung der Massnahmen wird an den "Regional Engineer" delegiert. Die Regionen und ihre Entscheidungsträger werden in die Planung integriert. Es ist jedoch vorgesehen, die bis anhin regional verwalteten finanziellen Mittel zentral zuzuteilen und zu kontrollieren.

Anfangs Januar hat in Morogoro ein von der DEH finanziertes Seminar stattgefunden, um die Koordination zwischen Gebern und Regierung im Bereich des "Core Rural Roads Programme" zu verstärken. Es hat sich einmal mehr gezeigt, wie wichtig eine frühzeitige Koordination ist, um Geberinteressen und -möglichkeiten und die Durchführungskapazitäten der Regierung abzustimmen. Insbesondere muss die dafür im Ministerium neugeschaffene Koordinationsstelle in ihrer Arbeit gestärkt werden. Die DEH wird zusammen mit den andern Gebern diese Unterstützung mittragen.

Durch die Zusammenarbeit im KURRP sind die Kontakte auf regionaler und Distriktebene seit einiger Zeit eingespielt. Unter der neuen Organisationsstruktur werden die gleichen Personen als Partner auftreten. Die gute Zusammenarbeit war mit ein Grund, warum die Schweiz ersucht wurde, das Büro des "Regional Engineers" der Region Morogoro zu verstärken und die strassenbauliche Zusammenarbeit auf den Distrikt Morogoro Rural auszudehnen. Der Distrikt hat eine Fläche von 19'260 km<sup>2</sup>, 600'000 Einwohner und 1'284 km Strassen. Von der Bevölkerung wohnen 150'000 in der Stadt Morogoro, welche einen eigenen Verwaltungsbezirk bildet.

### 4. DAS MOROGORO RURAL ROADS PROJECT:

#### 4.1 Gesamtzielsetzung

Die Gesamtzielsetzung des bilateralen Projektes deckt sich mit den entwicklungspolitischen Zielen des IRP, das vorhandene, ländliche Strassennetz soweit instandzustellen, dass der Zugang zu den regionalen Dienstleistungen und Märkten für die ländliche Bevölkerung gewährleistet ist. Diese Zielsetzung ist langfristig und hängt auch vom Erfolg der übrigen makroökonomischen Massnahmen Tansanias ab. Voraussetzung ist eine auf Nachhaltigkeit der Massnahmen ausgelegte Unterhaltspolitik. Die Gesamtzielsetzung für MORRP liegt auf dieser Ebene.

Der Unterhalt ist der Schlüssel zur Nachhaltigkeit d.h. des Ueberganges von sofort feststellbaren Projekteffekten zu einem dauerhaften positiven Nutzen für die Benutzer. Diese sind nur bereit, die Transportinfrastruktur mitzufinanzieren, wenn ihnen daraus auch ein wirtschaftlicher Vorteil erwächst. Als Planungskriteriums soll jedoch nicht nur, wie bis anhin, das offensichtliche Bedürfnis, die schlechte Strasse nämlich, dienen. Zukünftig sollen die Prioritäten aus der Sicht der lokalen Bevölkerung ebenfalls zur Kenntnis genommen und berücksichtigt werden. Um für diesen Planungsansatz genügend fundierte Daten zu haben, müssen neben den klassischen ingenieurtechnischen und wirtschaftlichen Angaben auch Kenntnisse über das Transportbedürfnis und -verhalten der ländlichen Bevölkerung vorhanden sein.

Um dieses, teilweise innovative Vorgehen zu ermöglichen, wird das Projekt zuerst eine sog. "Inception Phase" durchführen, während der bereits erprobte strassenbauliche Massnahmen, z.B. die Unterhaltungsmethoden des KURRP, realisiert werden. Parallel dazu werden die Unterlagen für ein regionales Planungsseminar erarbeitet, welches Ende 1991 das Gesamtkonzept für die Hauptphase ab 1993 aufstellen wird. Als innovativer Beitrag werden die Aspekte des oben erwähnten "Rural Travel and Transport" Ansatzes miteinbezogen, was bis anhin im Rahmen des IRP noch nicht der Fall ist.

#### 4.2 Projektziele und -ergebnisse

Als direkte Projektziele für die erste Phase der Zusammenarbeit von Mitte 1990 bis Ende 1991 werden definiert:

1. Das "Regional Engineers Office" ist entsprechend den neuen Strukturen organisiert und erfüllt die ihm übertragenen Aufgaben.
2. Die wichtigsten Strassen des Distriktes Morogoro Rural sind ganzjährig passierbar.
3. Das Gesamtkonzept für die regionale Transportinfrastruktur mit Schwerpunkt auf dem Unterhalt ist erarbeitet.

Die Projektergebnisse, die durch das Projekt und sein Management zu erbringen sind, wurden mit Unterstützung eines Konsulenten durch die tansanischen Partner und die Projektleitung KURRP definiert. Die entsprechenden Aktivitäten und Mittel sind für die zwei ersten Ziele in ausführlichen Projektdokumenten festgehalten. Zwei Studien werden zudem noch weitere notwendige Grundlagen beschaffen, welche Ende 1991 in einem breit angelegten regionalen Planungsseminar zur Festlegung der langfristigen Projektstrategie verarbeitet werden.

### 5. MITTEL

#### 5.1 Kosten und Finanzierung (5/90 bis 12/92)

Die Gesamtkosten des vorgeschlagenen Beitrages für die "Inception Phase" belaufen sich auf sFr. 5'300'000.-. Die Schweiz finanziert sämtliche Kosten der Beschaffung von Maschinen und Geräten, der Bauten, der Ausbildung, des periodischen Unterhalts, der Experten und der Studien. Da die Gehälter immer noch nicht ausreichen, den Unterhalt einer Familie zu bestreiten, sind - analog zu andern Projekten der DEH - "Incentives" vorgesehen. Dazu gehören Lohnzuschüsse und der Bau von 5 Häusern für Kader des REO.

Der Beitrag der tansanischen Regierung beträgt Tsh 54 mio (zum Wechselkurs Dez. 89: sFr. 570'000.-), welches einem Anteil von knapp 10% der Gesamtprojektkosten entspricht. Der tansanische Partner finanziert damit die Lohnkosten des festangestellten Personals, sowie die Betriebskosten (ohne Investitionen) des regulären Strassenunterhalts. Diese finanzielle Beteiligung entspricht den gegenwärtigen Möglichkeiten des Partners.

#### 5.2 Durchführung

Das Projekt wird durch das MCW und die Regionalbehörden, welche vom "Prime Minister's Office" abhängen durchgeführt. Das MCW hat bereits die notwendigen Kader nach Morogoro versetzt. Es ist vorgesehen, das Projekt in Regie an die Fa. ITECO AG, 8910 Affoltern a/A zu vergeben, welche bereits als Berater im KURRP tätig ist und die Projektvorbereitung durchgeführt

hat. Der Regisseur wird zwei Langzeitexperten (Projektleiter und Mechaniker) im REO einsetzen und die notwendige fachtechnische und logistische Unterstützung leisten. Das administrative Büro, welches KURRP/Helvetas in Dar es Salaam führt, wird den lokalen logistischen Support gewährleisten. Die fachtechnische Koordination mit dem nationalen CRRP und den Aktivitäten von KURRP/Helvetas wird durch dessen Programmleiter übernommen, der seit 1990 einen Teil seiner Arbeitskapazität dem Koordinationsbüro zur Verfügung stellt. Nach Abschluss von KURRP (Mitte 92) besteht eine Option, dass Helvetas das Projekt als Regisseur übernimmt. Die übrigen Konsulentleistungen werden durch die DEH direkt durchgeführt.

## 6. GESAMTEINSCHAETZUNG

Mit dem IRP und seiner Komponente CRRP, welches die ländlichen Transportwege abdeckt, hat Tansania einen bemerkenswerten Schritt zur Verbesserung seiner Infrastrukturen getan. Rehabilitationsarbeiten sollen nur soweit durchgeführt werden, wie sie wirtschaftlich begründet sind und später auch unterhalten werden können. Dazu wurden die entsprechenden institutionellen Anpassungen vorgenommen. Das Projekt KURRP und neu MORRP sind in dieser Politik integriert und haben anerkanntermassen eine Modellfunktion. Interessant wird der Einbezug der Bedürfnisse der ländlichen Bevölkerung in den Planungsprozess der nächsten Phase sein. Zur Zeit ist aus innenpolitischen Gründen die Frage, ob der Regionalingenieur den Regionalbehörden oder dem Fachministerium verantwortlich ist, noch nicht abschliessend geklärt. Die vorgeschlagene Projektorganisation und insbes. die Verwaltung der schweiz. Mittel trägt diesem Umstand Rechnung. Im Rahmen der Geberkoordination wird die Schweiz auch aktiv am Aufbau der für die ländlichen Strassen verantwortlichen Direktion im MCW mitwirken. Eine "Mid-term review" wird anlässlich des Planungsseminars Ende 1991 stattfinden.

### III

Das Bundesamt für Aussenwirtschaft und die eidgenössische Finanzverwaltung sind im Rahmen des Vorverfahrens konsultiert worden; sie sind mit dem vorliegenden Antrag einverstanden.

### IV

Wir beantragen Ihnen, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

EIDGENOESSISCHES DEPARTEMENT  
FUER AUSWAERTIGE ANGELEGENHEITEN

  
René Felber

Protokollauszug an:

- EDA 12 zur Ausführung
- EFD 7 zur Information
- EVD 7 (GS 5, BAWI 2) zur Kenntnis
- EFK 2 zur Kenntnis
- Fin Del 2 zur Kenntnis

Zum Mitbericht an:

- Eidg. Volkswirtschaftsdepartement
- Eidg. Finanzdepartement

Beilage:

- Entwurf Beschluss des Bundesrates

Dokumente als Grundlage für die Ausarbeitung des vorliegenden Antrages:

- DEH-Länderprogramm Tansania 1986 und Zwischenbericht März 1989.
- ITECO: Prefeasibility study, final report, Jan. 1989.
- ITECO: Inception Phase, Implementation Plan, 1.1.1990 - 30.6.92, final report Dec. 1989. (inkl. Anpassung an Phasenverschiebung 7/90 - 12/92)
- ITECO: Offer for Project Implementation Services, Febr. 1990.
- ITECO: Proposal for Feasibility Study, Preparation Phase 2, Febr. 1990
- IT-Transport (GB): Arbeitsvorschlag für "Rural Travel and Transport Study, Febr. 1990.
- Diverse Unterlagen betreffend IRP, CRRP, KURRP.
- MCW/SDC: Joint Rural Roads Donors & MCW Workshop, Report, Jan 1990.

2.2 Durchführung

Das Projekt wird durch das MCW und die Regionalbehörden, welche vor dem Minister's Office abhandelt durchgeführt. Das MCW hat bereits ein zentralisiertes Büro nach Morogoro verweist. Es ist vorgesehen, das Projekt in Belgien die Fa. ITECO AG, 8710 Affoltern a/A zu vergeben, welche bereits als Berater im KURRP tätig ist und die Projektdurchführung durchführt.

## Règlement protocolaire de la Confédération

**TANSANIA:** Technische Zusammenarbeit von SFr 5'300'000.-- zur Durchführung des "Morogoro Rural Roads Project - Inception Phase" 1990 - 1992

Aufgrund des Antrages des EDA vom 06.04.1990

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

1. Tansania einen nicht rückzahlbaren Beitrag von SFr. 967'000.-- für die Durchführung des "Morogoro Rural Roads Project" (MORRP) zur Verstärkung des Büros des Regionalingenieurs und zur Verbesserung des ländlichen Transportsystems im Distrikt "Morogoro Rural" zu gewähren. Die Verpflichtung erfolgt zu Lasten des Rahmenkredites zur Weiterführung der technischen Zusammenarbeit und Finanzhilfe zugunsten von Entwicklungsländern vom 23. September 1987. Die sich aus dieser Verpflichtung ergebenden Zahlungen sind zulasten des Voranschlagkredites Rubrik 202.493 vorzunehmen.
2. Tansania einen nicht rückzahlbaren Beitrag von SFr. 4'333'000.-- für die Durchführung des "Morogoro Rural Roads Project" (MORRP) zur Verstärkung des Büros des Regionalingenieurs und zur Verbesserung des ländlichen Transportsystems im Distrikt "Morogoro Rural" zu gewähren. Der Betrag wird unter Vorbehalt der Eröffnung eines neuen Rahmenkredites zur Weiterführung der technischen Zusammenarbeit und Finanzhilfe zugunsten von Entwicklungsländern beschlossen. Der Betrag wird dem neuen Rahmenkredit nach dessen Inkrafttreten belastet. Sollte der Rahmenkredit von 2,1 Mia Franken gemäss BB vom 23. September 1987 noch nicht erschöpft sein, ist die DEH berechtigt, den Betrag diesem Rahmenkredit zu belasten. Die sich aus dieser Verpflichtung ergebenden Zahlungen sind zulasten des Voranschlagkredites Rubrik 0202.3600 vorzunehmen.

Org.	Anz.	Abst.
EDA	2	—
EDI		
EPO		
END	4	—
EPD		
EVD	5	—
EPED		
ES	5	—
EF		
Für die		

Für getreuen Auszug  
Der Protokollführer