

Burkina Faso: Rehabilitierung Straße Ouagadougou-Namassa, Instandsetzung der Erdstraße Namassa-Bourzanga, Straße Ouagadougou-Boromo

Schlussprüfung

OECD-Förderbereich	21020 / Straßenverkehrswesen	
BMZ-Projektnummer	1) Rehabilitierung der Straße Ouagadougou-Namassa, BMZ Nr. 1991 65 358 2) Instandsetzung der Erdstraße Namassa-Bourzanga, BMZ Nr. 1994 66 285 3) Straße Ouagadougou-Boromo BMZ Nr. 1995 66 217	
Projektträger	1-3) Ministère des Infrastructures, de l'Habitat et de l'Urbanisme (MIHU) – Direction Générale des Routes (DGR)	
Consultant	1-2) Gauff Ingenieure 3) Gelsenconsult/Gitec-Consult	
Jahr der Schlussprüfung	2005	
	Projektprüfung (Plan)	Schlussprüfung (Ist)
Durchführungsbeginn	1) Ende 1992 2) Ende 1995 3) 2. Quartal 1996	1) 10/1995 2) 01/1998 3) 2. Quartal 1997
Durchführungszeitraum	1) 24 Monate 2) 24 Monate 3) 27 Monate	1) 55 Monate 2) 56 Monate 3) 40 Monate
Inbetriebnahme	1) Ende 1994 2) Ende 1997 3) Mitte 1998	2) 3. Quartal 2000 2) August 2002 3) 4. Quartal 2000
Gesamtkosten	1) 3,7 Mio EUR 2) 2,6 Mio EUR 3) 13,9 Mio EUR	1) 3,0 Mio EUR 2) 1,9 Mio EUR 3) 17,7 Mio EUR
Eigenbeitrag	1) 0,0 Mio EUR 2) 0,0 Mio EUR 3) 1,8 Mio EUR	1) 0,0 Mio EUR 2) 0,0 Mio EUR 3) 5,5 Mio EUR
Finanzierung, davon FZ-Mittel	1) 3,7 Mio EUR 2) 2,6 Mio EUR 3) 12,1 Mio EUR	1) 3,0 Mio EUR * 2) 1,9 Mio EUR ** 3) 12,2 Mio EUR***
Andere beteiligte Institutionen/Geber	1 -3) Keine	1-3) Keine
Erfolgseinstufung: 1 - 3	3	
• Signifikanz/Relevanz: 1-3	3	
• Effektivität: 1 - 3	3	
• Effizienz: 1 u. 2 3	3 2	

* Mit 151 TEUR wurden Maßnahmen des Vorhabens Ouagadougou-Boromo finanziert, die Restmittel werden nach Auszahlung 572 TEUR betragen für das Vorhaben RN Koupela-Grenze Togo BMZ Nr. 1999 65 393 verwendet werden.

** Die Restmittel betragen 726 TEUR. Restmittelverwendung wie 1.

***Inklusive 151 TEUR aus dem Vorhaben 1. Restmittel nach Auszahlung 4 TEUR. Verwendung wie unter 1.

Kurzbeschreibung, Oberziel und Projektziele mit Indikatoren

(1) Straße Ouagadougou - Namassa

Das Vorhaben umfasst die Rehabilitierung des 74 km langen Streckenabschnitts Ouagadougou – Namassa – Yilou der als Erdstraße ausgebauten Nationalstraße (RN) 22. Diese verbindet die Hauptstadt Ouagadougou mit dem Norden des Landes, dem dicht bevölkerten Mossi-Plateau, und den Städten Kongoussi und Djibo.

Projektziel ist der gesamtwirtschaftlich effiziente Transport auf dem Teilabschnitt zwischen Ouagadougou und Yilou.

Indikatoren der Projektzielerreichung sind eine Steigerung des Verkehrsaufkommens und eine Senkung der Kfz-Betriebskosten.

Oberziel ist eine Verbesserung der Verkehrsbedingungen Burkina Fasos. Ein Oberzielindikator wurde nicht definiert.

2) Straße Namassa-Bourzanga

Im Rahmen des Vorhabens wurde ein 76 km langer Abschnitt der Erdstraße RN 22, die nördlich an den Abschnitt der Projektstraße 1 anschließt und über Kongoussi bis Bourzanga führt, rehabilitiert.

Projektziel ist eine Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Effizienz des Transports auf dem Streckenabschnitt.

Indikatoren der Projektzielerreichung sind das Verkehrsaufkommen und die Transportpreise

Oberziel des Vorhabens ist, einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsbedingung des Landes zu leisten. Ein Indikator hierfür wurde nicht definiert.

3) Straße Ouagadougou-Boromo

Das Vorhaben umfasst die Rehabilitierung der als Bitumenstraße ausgebauten Nationalstraße (RN) 1 auf einer Länge von 173 km zwischen Ouagadougou und Boromo bei gleichzeitiger Verbreiterung der Fahrbahn. Die RN 1 verbindet die Hauptstadt Ouagadougou mit Bobo Dioulasso, der zweitgrößten Stadt des Landes im Südwesten.

Projektziel war die kostengünstige Bewältigung des Verkehrsaufkommens auf dieser Strecke.

Indikatoren der Projektzielerreichung sind das Verkehrsaufkommen und die Transportkosten

Oberziel des Vorhabens war es, einen Beitrag zur Aufrechterhaltung/Verbesserung der gesamtwirtschaftlich effizienten Verkehrsbedingung zu leisten.

Indikator für die Oberzielerreichung war eine angemessene gesamtwirtschaftliche Verzinsung des Vorhabens (12 %).

Aus heutiger Sicht ist das Zielsystem der Vorhaben 1-3 nicht adäquat, da bei der Projektziel-ebene auf die Nutzung der verbesserten Straßentransportinfrastruktur abgestellt werden sollte. Ein angemessener Indikator zur Zielerreichung wäre hier die Steigerung des Verkehrsaufkommens. Auf Oberzielebene sollte aus heutiger Sicht auf den Wachstumsbeitrag als Folge der verbesserten Verkehrsbedingungen abgestellt werden. Denkbare Zielindikatoren wären neben der gesamtwirtschaftlichen Verzinsung, die die Wachstumseffekte allerdings nur indirekt über Einsparungen der Kfz-Betriebskosten erfasst, insbesondere Indikatoren der lokalen Wirtschaftsentwicklung wie z.B. die Umsatzentwicklung auf ländlichen Märkten oder eine Ausweitung der landwirtschaftlichen Produktion.

Konzeption des Vorhabens / Wesentliche Abweichungen von der ursprünglichen Projektplanung und deren Hauptursachen

1) Straße Ouagadougou-Namassa

Statt ursprünglich 58 km (Streckenabschnitt Ougadougou-Namassa) konnten wegen günstiger Ausschreibungsergebnisse als Folge der FCFA-Abwertung über die Planung hinaus auch der Streckenabschnitt von Namassa nach Yilou (16 km) und damit insgesamt 74 km der RN 22 unter Beibehaltung der bestehenden Linienführung entsprechend den Standards für moderne Erdstraßen instand gesetzt werden. Die Bauausführung erfolgte im Wesentlichen wie geplant. Die Ausbaubreite auf einem ersten, rd. 15 km langen, stadtnahen Abschnitt mit verhältnismäßig starkem Verkehr umfasste eine 7,0 m breite Fahrbahn und Schultern von 2 x 1,5 m Breite. Im weiteren Verlauf wurde die Straße mit einer Gesamtbreite von 7,0 m ausgebaut. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurde vor allem im Bereich der Ortsdurchfahrten die Beschilderung verbessert. Zum Schutz in der Regenzeit wurden 8 Regenschranken installiert. Insgesamt wurden 5 Lose national und 1 Los international ausgeschrieben. Alle Arbeiten wurden durch burkinische Unternehmen ausgeführt. Zu erheblichen Verzögerungen bei Beginn und Baudurchführung trugen die langwierigen Diskussionen mit der burkinischen Seite um den angemessenen Ausbaustandard und die langwierige Genehmigung der Bauverträge durch die zentrale Vergabekommission bei. Bei der Durchführung der Projektmaßnahmen traten, durch die geringe Qualifikation der einheimischen Unternehmen bedingt, technische Probleme und Verzögerungen auf, so dass die Arbeiten erst im 3. Quartal 2000 beendet waren (Plan: Ende 1994). Die Ausführungsmängel sind angemessen nachgebessert worden. Durch die Vergabe an lokale Baufirmen, deren Bauverträge in FCFA sich durch die Abwertung erheblich verbilligten, konnten insgesamt erhebliche Kosteneinsparungen erzielt werden, auch wenn die Consultingkosten wegen der längeren Bauzeit deutlich über dem bei Prüfung geplanten Niveau lagen.

2) Instandsetzung der Erdstraße Namassa – Bourzanga

Das Folgestück der RN 22 (Projektstraße Namassa Bourzanga) wurde in direktem Anschluß an das Vorhaben Ouagadougou-Namassa instand gesetzt. Da der Streckenabschnitt Namassa-Yilou bereits rehabilitiert worden war (s.o), konnte die Projektstrecke gegenüber der ursprünglichen Planung entsprechend verringert werden. Sie umfasst den Streckenabschnitt von Yilou bis Bourzanga. Abweichend von der Projektplanung, die lediglich punktuelle Rehabilitierungen vorsah, wurde die Fahrschicht (Laterit) durchgängig aufgebracht. Entsprechend den Vorgaben des Projet d' Ajustement Sectoriel des Transport (PASEC-T) erfolgte der Ausbau nur auf Minimalstandard. Die Straße wurde mit einer Breite von 7,0 m bis zur Provinzhauptstadt Kongoussi und danach mit 6,0 m Breite bis Bourzanga ausgeführt. Weitere Maßnahmen betrafen, wie geplant, die Verbesserung der Straßenentwässerung durch Anhebung der zu tief im Gelände liegenden Abschnitte und die Instandsetzung bestehender bzw. den Bau zusätzlicher Durchlässe aus Stahlbeton sowie das Aufstellen von Verkehrsschildern in den Ortschaften zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Installation von 6 Regenschranken. Wesentlich für den deutlich später als geplanten Beginn der Bauarbeiten war, dass der Träger den Consultingvertrag erst mit einer Verzögerung von rd. 2 Jahren unterzeichnete. Technisch notwendige Nachbesserungen bei der Ausschreibung und schwerfällige verzögerte Abstimmungsprozesse führten zu erheblichen Verzögerungen beim Abschluss der Bauverträge. Die Ausführung der Baumaßnahmen erfolgte beim an inländische Unternehmen vergebenen Los mit vielen Verzögerungen, vor allem wegen organisatorischer Probleme bei den kleinen einheimischen Unternehmen, jedoch ohne größere Mängel. Im Ergebnis der Instandsetzungsmaßnahmen steht eine nach minimalen Standards ausgeführte Erdstraße zur Verfügung. Die Gesamtkosten des Vorhabens haben sich gegenüber der Planung, vor allem wegen der Reduzierung der Ausbaustrecke, deutlich reduziert.

3) Straße Ougadougou – Boromo

Die Bitumenstraße RN 1 wurde auf dem 173 km langen Teilstück von Ouagadougou bis Boromo (Projektstraße Ouagadougou-Boromo) mit der bestehenden Linienführung und Höhenlage rehabilitiert. Der Straßenkörper mit 9,0 m Kronenbreite wurde beibehalten, die Fahrbahn aber um 1,0 m auf 7,0 m verbreitert, so dass nur noch Straßenschultern von je 1,0 m Breite verblie-

ben. Die stark abgenutzte Fahrbahndecke wurde zusammen mit der vorhandenen Tragschicht nach einem Spezialverfahren als Tragschicht wieder verwendet und darauf zur Verstärkung des Straßenaufbaus eine neue obere Tragschicht durchgängig eingebaut. Die bestehenden Entwässerungsbauwerke werden unverändert weiter benutzt, zur Verbesserung der Entwässerung aber 6 zusätzliche Durchlässe errichtet und die vorhandenen Gräben gesäubert bzw. teilweise neu gebaut. Die Ausführung der bituminösen Fahrbahndecke erfolgte auf dem ersten, 56 km langen Abschnitt bis Sakoincé, abweichend von der Planung auf Intervention des Trägers (der bereit war, diese Änderung aus eigenen Mitteln zu finanzieren) statt als dreilagige bituminöse Einstreudecke in höherwertigem Asphaltbeton, was wir angesichts der Verkehrsbelastung als vertretbar ansehen. Auf der restlichen Strecke bis Boromo wurden die Arbeiten als zweilagige Einstreudecke ausgeführt. Die Baumaßnahmen wurden, wie geplant, international ausgeschrieben. Der Bauvertrag trat wegen langwieriger administrativer Genehmigungsprozeduren erst erheblich verspätet in Kraft. Auf dem ersten Abschnitt, auf dem die Arbeiten an eine lokale Baufirma untervergeben worden waren, traten erhebliche Baumängel auf, die der Unternehmer aber mit zufrieden stellendem Ergebnis nachgebessert hat. Zur weiteren Sicherung dieses auch vom Schwerlastverkehr stark befahrenen Abschnitts stimmten wir der Aufbringung einer zusätzlichen einlagigen Einstreudecke als Vorkehrung gegen Abnutzungen zu. Die Finanzierung erfolgte aus Restmitteln. Bei diesen Arbeiten erfüllte die Baufirma ihre vertraglichen Verpflichtungen nicht und stellte die Arbeiten vorzeitig ein. Der Träger war trotz Aufforderung nicht bereit, seine Ansprüche auf Fertigstellung gegen die Baufirma durchzusetzen. Deshalb stimmten wir einer Finanzierung der restlichen Strecke nicht mehr zu. Auf 13 km dieses Abschnitts ist deshalb keine zusätzliche Einstreudecke aufgebracht worden. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit wurden die Standardmaßnahmen Fahrbahnmarkierungen, Signalpfosten und Verkehrsschilder ausgeführt. Insgesamt steht im Ergebnis jetzt eine angemessene Straßenverbindung auf diesem Teilstück der wichtigsten Hauptverbindungsstraße des Landes zur Verfügung. Durch die baulichen Änderungen (Asphaltbetondecke) haben sich erhebliche Mehrkosten ergeben, die vor allem über den gestiegenen Eigenbeitrag finanziert wurden.

Wesentliche Ergebnisse der Wirkungsanalyse und Erfolgsbewertung

Wirkungsanalyse Vorhaben 1 und 2)

Die RN 22 Ouagadougou-Namassa-Kongoussi-Bourzanga verbindet die Provinzen Bam und Soum im Norden Burkina Fasos mit der Hauptstadt des Landes und darüber hinaus mit anderen Regionen und dem südlichen Ausland. Die beiden Projektstraßen haben eindeutig Erschließungscharakter für die vorher schwer zugängliche Region, die dennoch nicht weit von der Hauptstadt und damit einem der Wirtschaftszentren des Landes entfernt ist. Dies zeigt sich deutlich an dem stärker als erwartet gestiegenen Verkehr aller Kategorien auf den Projektstraßen. Damit kann das auch durch die natürlichen Gegebenheiten beschränkte landwirtschaftliche Potential besser ausgeschöpft und damit Einkommen geschaffen werden. Dies zeigt sich z.B. an einer Zunahme von Handel und Gewerbe aller Art in der Provinzhauptstadt Kongoussi. Auch die Versorgung der Region mit Importgütern des täglichen Bedarfs zu wettbewerbsfähigen Preisen ist verbessert.

Projekt- und Oberzielerreichung im Vorhaben 1 (Ouagadougou-Namassa):

Das Projektziel ist gemessen an dem geänderten Zielsystem insgesamt als erreicht anzusehen, da sich das Verkehrsaufkommen im zweiten Teilstück sehr dynamisch entwickelt hat (bei SP 164 Kfz/Tag, bei PP 89 Kfz/Tag). Mit Blick auf die Oberzielerreichung liegt die gesamtwirtschaftliche Verzinsung mit 9 bzw. 4 % (Risikovariante) zwar unter dem bei PP definierten Niveau (12 %), sie ist aber für ein Least Developed Country wie Burkina Faso noch akzeptabel. Zielgruppe des Vorhabens ist die im Einzugsgebiet der Straße lebende Bevölkerung, die ganz überwiegend als arm gelten kann. Sie hat von dem Vorhaben profitiert, weil der Austausch mit der Hauptstadt, die Bezugspunkt der Region ist, erleichtert wurde. Deutlicher Ausdruck davon ist, dass nach der Rehabilitierung zwischen Kongoussi und Ouagadougou, neben den Minibussen und PKW, mittlerweile drei tägliche Busverbindungen bestehen (gegenüber nur einer vorher). Landwirtschaftliche Produkte werden leichter und schneller abtransportiert und die Versorgung

mit Gütern des täglichen Bedarfs, aber auch mit Geräten, Zement u.ä. hat sich nach Aussagen der Zielgruppe deutlich verbessert.

Projekt- und Oberzielerreichung im Vorhaben 2 (Namassa-Bourzanga):

Beim Vorhaben „Erdstraße Namassa-Bourzanga“ ist das Projektziel, gemessen am Indikator Verkehrsentwicklung, mehr als erfüllt worden (SP: 134 bzw. 84 Kfz/Tag; PP: 62 bzw. 37 Kfz/Tag). Allerdings zeigt sich hier, dass die erzielten Einsparungen in den Transportkosten nicht ausreichen, um eine positive volkswirtschaftliche Verzinsung zu erzielen. Die Straße diente vorwiegend Erschließungszwecken für die Projektregion. Positive Effekte lassen sich vor allem im Bereich der Produktion höherwertiger landwirtschaftlicher Produkte und deren Vermarktung aufzeigen. Insgesamt ist damit das Oberziel mit Abstrichen als noch erreicht anzusehen.

Wirkungsanalyse Vorhaben 3 (Ouagadougou-Boromo)

Das Teilstück Ouagadougou-Sakoïncé-Boromo der RN 1 ist eine Hauptverbindungsstraße in den Südwesten des Landes zur zweitgrößten Stadt Bobo Dioulasso und, vor der Krise in Côte d'Ivoire, zum Seehafen Abidjan. Heute wird die Straße auch von Mali aus, das keine alternativen Straßenverbindungen zur Küste hat, zu den Häfen in Ghana und Togo benutzt. Die RN 1 ist auch heute, wo der Zugang zum Seehafen Abidjan nicht gegeben ist, die meist befahrene Straße im Land. Die von der Straße durchquerte Region ist das Zentrum des Baumwollanbaus und damit des wichtigsten Exportprodukts des Landes. In Ouagadougou und Bobo Dioulasso und ihrer näheren Umgebung ist der größte Teil der sonstigen Wirtschaftsaktivitäten des Landes wie Industrie, Bauwirtschaft, Transport, Energie und Handel/Banken/Versicherungen angesiedelt. Als Hauptverbindungsstraße des Landes ist die RN 1 für mehrere Provinzen im Zentrum und im Westen von Burkina Faso von Bedeutung.

Direkt von der Straße dürfte vor allem die nördlich davon in der Region um die Provinzhauptstadt Koudougou lebende Bevölkerung profitieren, die eine produktive und diversifizierte Landwirtschaft betreibt. Sie profitiert von erweiterten Vermarktungsmöglichkeiten infolge der besseren Transportanbindung, wodurch sich dann wieder die Produktionsanreize erhöhen. Wegen der schlechten natürlichen Bodenverhältnisse im Süden der Straße beschränkt sich dort der positive Effekt bezüglich der landwirtschaftlichen Entwicklung allerdings auf relative wenige Flächen in der unmittelbaren Nähe der Straße. Für den nördlichen Teil hingegen gilt, dass Koudougou durch eine Bitumenstraße nach Sakoïncé an die Projektstraße angebunden ist und nun von da aus zusätzliche Lieferungen (insbesondere landwirtschaftliche Produkte) in die Hauptstadt erfolgen. Offizielle Zahlen zur Armutsentwicklung in der Projektregion zeigen zwischen 1998 bis 2003 eine leichte Verbesserung. Ein zumindest mittelbarer Beitrag hierzu durch die Projektstraße erscheint als plausibel.

Projekt- und Oberzielerreichung Vorhaben 3 (Straße Ouagadougou-Boromo):

Das Projektziel ist, gemessen am Indikator Verkehrsaufkommen zwar auf dem zweiten und dritten Streckenabschnitt erreicht worden, nicht aber im ersten Abschnitt, so dass die Projektziele insgesamt nur teilweise erfüllt wurden. Das Oberziel ist aber, gemessen am Indikator volkswirtschaftliche Verzinsung (Ist 36 %; Soll: 12 %) deutlich übererfüllt worden.

Die für die laufende Unterhaltung im primären Straßennetz verfügbaren Mittel sind mit 1.420 EUR/km relativ hoch und erlauben es, recht umfangreiche Maßnahmen der laufenden Unterhaltung zu finanzieren. Anders sieht die Situation bei der periodischen Unterhaltung aus. Hierfür stehen keine Eigenmittel des Landes sondern ausschließlich Gebermittel zur Verfügung, die allerdings nicht ausreichen, um im gesamten Straßennetz alle erforderlichen periodischen Unterhaltungsmaßnahmen zu finanzieren. Eine Besserung der derzeit nicht befriedigenden Lage im Bereich der periodischen Unterhaltung hängt von zwei Faktoren ab: Zum einen davon, ob die im Rahmen des PST-2 angestrebte Errichtung eines Road-Fonds in der nächsten Zeit umgesetzt wird und es gelingt, diesen Fonds ausreichend zu dotieren. Zum anderen finanzieren die Geber über das PST-2 eine periodische Instandhaltung im prioritären Straßennetz. Da alle Pro-

jektstraßen dem prioritären Straßennetz des Landes angehören und einen insgesamt akzeptablen Unterhaltungszustand aufweisen und da der Straße „Ouagadougou-Boromo“ als Hauptverkehrsstraße eine strategische Bedeutung für das Land zukommt, schätzen wir die Nachhaltigkeitsrisiken mit Blick auf eine angemessene periodische Unterhaltung der Projektstraßen als noch tragbar ein.

Wir beurteilen die entwicklungspolitische Wirksamkeit der Vorhaben wie folgt:

- Die Wirkungshypothese, durch eine Verbesserung der Transportsituation könnten Wirtschaftspotentiale in den Projektgebieten besser erschlossen und damit ein relevanter Engpassfaktor für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung beseitigt werden, kann in Anbetracht des in den Projektgebieten vorhandenen Potentials für Wirtschaft und Handel als plausibel angesehen werden (Relevanz). Mit Blick auf die eingetretenen Wirkungen zeigt sich, dass in Teilen des Projektgebietes die landwirtschaftliche Produktion als Folge der verbesserten Transportsituation zu den lokalen Absatzmärkten gestiegen ist. Positive Effekte hat die verbesserte Transportsituation auch auf die Entwicklung des lokalen Gewerbes gehabt. Diese Effekte werden im gewählten Oberzielindikator (volkswirtschaftliche) Verzinsung nur teilweise erfasst, da dieser vor allem auf Betriebskostensparnisse abzielt. Unter Berücksichtigung dieser positiven Erschließungseffekte sehen wir für alle drei Vorhaben die Kriterien Relevanz/Signifikanz als ausreichend erfüllt an (**Teilbewertung Stufe 3**).
- Mit Blick auf die Projektzielerreichung sind die bei PP prognostizierten Verkehrszahlen in allen Vorhaben insgesamt erreicht worden. Die rehabilitierten Straßen werden in einem ausreichenden Umfang genutzt. Hinsichtlich der Nachhaltigkeit bestehen Risiken. Zwar sind die Projektstraßen insgesamt in einem akzeptablen Zustand und die laufenden Wartungsarbeiten wurden bislang im erforderlichen Umfang durchgeführt. Ein Problem besteht aber bei der periodischen Instandhaltung. Hier reichen die Eigenmittel der DGR nicht aus, um diese für das prioritäre Straßennetz zu finanzieren. Bislang wurden aber über externe Geberprogramme Mittel bereitgestellt, die im Sektor eine insgesamt noch ausreichende periodische Unterhaltung ermöglichen. Wichtige Hauptgeber (Weltbank, EU) engagieren sich weiterhin in signifikanter Weise im Straßensektor in Burkina Faso und von ihrer Unterstützung profitiert insbesondere die periodische Instandsetzung von Straßen des prioritären Netzes, zu denen die Projektstraßen zählen. Auch ist durch die im Rahmen des PST-2 geplante Einrichtung eines „Road-Fonds“ perspektivisch mit einem steigenden Eigenmittelanteil für die periodische Wartung zu rechnen. Wir beurteilen deshalb die bestehenden Nachhaltigkeitsrisiken als insgesamt noch tragbar. Wir beurteilen die Effektivität der Vorhaben als noch ausreichend (**Teilbewertung Stufe 3**).
- Mit Blick auf die Produktionseffizienz bewerten wir die spezifischen Investitionskosten für alle Vorhaben als angemessen, auch wenn rückblickend für Teilstrecken ein anspruchsvollerer Ausbaustandard gerechtfertigt wäre. Mit Blick auf die Nutzung der erstellten Kapazitäten (Projektziel) liegt die volkswirtschaftliche Verzinsung beim Vorhaben Ougadougou- Namassa mit 8 % bzw. in einer Risikovariante 4 % unter dem bei PP geforderten Wert, weist aber dennoch für ein Land wie Burkina Faso ein noch akzeptables Niveau aus (**Teilbewertung Stufe 3**). Im Vorhaben Ougadougou-Boromo liegt die volkswirtschaftliche Verzinsung mit 36 % auf einem sehr hohen Niveau (**Teilbewertung Stufe 2**). Im Vorhaben Namassa-Bourzanga waren die Einsparungen bei den Kfz-Betriebskosten letztlich nicht groß genug, um die Investitionskosten zu kompensieren. Allerdings sind hier erhebliche zusätzliche Erschließungswirkungen aufgetreten, so dass wir auch hier die Effizienz als noch akzeptabel erachten (**Teilbewertung Stufe 3**).

Wir beurteilen die entwicklungspolitische Wirksamkeit aller Vorhaben als noch ausreichend (**Stufe 3**).

Bei allen drei Vorhaben sind, wie bei der Projektprüfung festgestellt, keine geschlechtsspezifischen Auswirkungen zu erkennen. Der Armutsbezug wurde bei der Prüfung der Straßen „Oua-

gadougou-Namassa-Kongoussi-Bourzanga“ nicht untersucht. Beide Projekte haben tendenziell positive Auswirkungen auf die Agrarproduktion und können damit zur Armutsbekämpfung beitragen. Die Straße Ouagadougou-Boromo leistet, wie bei der Projektprüfung festgestellt, keinen direkten Beitrag zur Armutsbekämpfung. Die Umweltwirkungen der Baumaßnahmen waren gering, da zusätzlicher Landverbrauch nicht stattgefunden hat und die Entnahmestellen für Baumaterial wieder eingeebnet wurden oder in unnutzbarem Gelände liegen. Die Vorhaben zielten nicht auf eine Verbesserung der Regierungsführung ab.

Projektübergreifende Schlussfolgerungen

Die Konzipierung und Implementierung von Sektorreformen im Rahmen eines größeren Transportsektorprogramms, an dem mehrere Geber mit der Finanzierung von Investitionen und Beratung mitwirken und so ein größeres Gewicht gegenüber der Regierung des Landes einbringen können, hat sich im Straßensektor Burkina Fasos als wirkungsvoll erwiesen.

Die korrekte Ermittlung und Prognose von Verkehrsdaten ist im Rahmen der Vorbereitung und Prüfung eines Straßenvorhabens von besonderer Bedeutung, da diese Faktoren sehr starken Einfluss auf das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung haben. Im vorliegenden Fall hat sich gezeigt, dass die Verkehrsdaten sehr volatil sein können und der häufig unterstellte enge Zusammenhang zur Bevölkerungs- oder allgemeinen Wachstumsentwicklung nicht immer zu adäquaten Prognosen führt. Bei künftigen Vorhaben sollten die wesentlichen Faktoren in Form von Szenarien für die Prognose berücksichtigt werden.

Wenn ein Straßentransportvorhaben sich nicht primär durch die eingesparten Fahrzeugbetriebskosten, sondern durch die zusätzlichen Erschließungseffekte auf die Region (z.B. Zugang zu Absatz-/Bezugsmärkten und zu sozialen Diensten) rechtfertigt, dann sollte im Rahmen der Feasibility-Studie möglichst immer auch ein Baseline-Survey erstellt werden, anhand dessen bei Schlussprüfung der Eintritt dieser Wirkungen beurteilt werden kann.

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, oben 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 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.