

Ex-post-Evaluierung – Äthiopien

>>>

Sektor: 21020 Straßenverkehrswesen

Vorhaben: Straße Addis Abeba - Gedo, Phase III (Ambo - Gedo)

BMZ-Nr.: 2002 65 686*

Träger des Vorhabens: Ethiopian Roads Authority (ERA)



Ex-post-Evaluierungsbericht: 2017

	Plan	Ist
Investitionskosten (gesamt) Mio. EUR	30,00	30,70
Eigenbeitrag Mio. EUR	6,00	12,94
Finanzierung Mio. EUR	24,00	17,76
davon BMZ-Mittel Mio. EUR	24,00	17,76

*) Vorhaben in der Stichprobe 2016

Kurzbeschreibung:

Das Projekt umfasste den Neu- und Ausbau des Straßenabschnitts von Ambo nach Gedo (65 km) auf der Strecke von der äthiopischen Hauptstadt Addis Abeba nach Gedo (insgesamt 179 km) im Westen des Landes. Die hier evaluierte Phase III mit dem Teilstück von Ambo nach Gedo verbindet zusammen mit den in Phase I (Addis Abeba nach Ginchi - 77 km) und II (Ginchi nach Ambo - 37 km) neu- bzw. ausgebauten Abschnitten die äthiopische Hauptstadt mit den westlichen Landesteilen.

Zielsystem:

Projektziel war eine gestiegene Nutzung der verkehrsgerecht und nachhaltig ausgebauten Projektstraße. Durch den verbesserten Zugang zu Märkten und sozialen Dienstleistungen sowie eine gesamtwirtschaftlich kostengünstige Verkehrsbedienung sollte ein Beitrag zur sozio-ökonomischen Entwicklung der Projektregion geleistet werden (Oberziel).

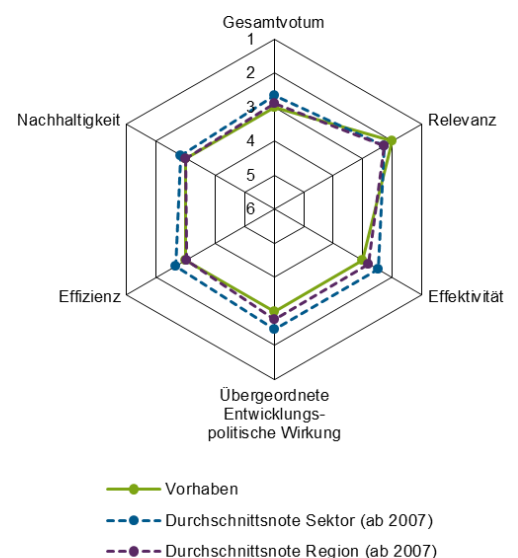
Zielgruppe:

Begünstigte sind Fahrzeugeigentümer, Nutzer des Transportangebots sowie Anrainer entlang der Projektstraße.

Gesamtvotum: Note 3

Begründung: Mit dem Vorhaben wurde der dritte und letzte Abschnitt eines für Äthiopien besonders wichtigen Transportkorridors neu- bzw. ausgebaut. Die Nutzung der Straße fällt deutlich höher aus als erwartet und positive Multiplikatoreffekte durch die verbesserte Verkehrsbedienung auf die sozio-ökonomische Entwicklung der Projektregion sind plausibel. Die positiven entwicklungspolitischen Wirkungen werden aber schon gegenwärtig eingeschränkt durch früh aufgetretene Schäden an der Straße und einen bereits zum Zeitpunkt der Ex-post-Evaluierung vergleichsweise schlechten Straßenzustand, der umfangreichere Instandhaltungsarbeiten als vorhergesehen notwendig macht.

Bemerkenswert: Der Eigenbeitrag der äthiopischen Regierung für das Vorhaben fiel ungewöhnlich hoch aus und unterstreicht die Relevanz des Projektes für das Land. Die Umsetzung hat gezeigt, dass der Einsatz neuartiger Technologien (im vorliegenden Fall Änderung des Straßenaufbaus und -belags) einer besonderen Vorbereitung und intensiven Diskussion im Vorfeld bedarf.



Bewertung nach DAC-Kriterien

Gesamtvotum: Note 3

Relevanz

Die Etablierung eines effizienten Transportsektors spielt in Äthiopien heute (Stand 2017) wie bei Projektprüfung 2003 eine zentrale Rolle für die Gesamtentwicklung des Landes, wobei dem Straßensektor in den meisten Regionen mangels alternativer Verkehrswege eine herausgehobene Bedeutung zukommt. Die 65 km lange Projektstraße von Ambo (126 km westlich von der Hauptstadt Addis Abeba) nach Gedo war und ist auch zum Zeitpunkt der Ex-post-Evaluierung (EPE) ein wesentlicher Abschnitt der wichtigsten Ost-West-Straßenverbindung in Zentraläthiopien. Sie verbindet zusammen mit den in den Phasen I und II neu- bzw. ausgebauten Abschnitten von Addis Abeba nach Ginchi (77 km) und Ginchi nach Ambo (37 km) die äthiopische Hauptstadt mit den westlichen Landesteilen, im weiteren Verlauf der gesamten Fernstraße bis zur (süd-)sudanesischen Grenzregion. Die Straße erschließt damit (inkl. Phasen I und II) ein fruchtbares Hochland mit einer Bevölkerung im direkten Einzugsbereich von rd. 350.000 Menschen (2003) und 5,8 Mio. Menschen im erweiterten Einzugsgebiet der Fernstraße (inkl. der Grenzregionen Gambella und des südlichen Benishangul Gumuz). Nach Einschätzung der Ethiopian Roads Authority (ERA) handelt es sich um den viertwichtigsten Straßenkorridor des Landes.

Bei Planung 2003 befand sich die asphaltierte Fernstraße in einem sehr schlechten Zustand, der als ernsthaftes Hindernis für den Verkehr auf der lokalen, regionalen und überregionalen Ebene gewertet wurde. Eine umfangreiche Nutzung der Straße war mit für diesen Zustand noch geeigneten Fahrzeugen trotzdem gegeben, weil (damals wie heute) keine alternativen Routen oder Transportmittel in die Projektregionen existierten. Eine der Straßenbedeutung angemessene (steigende) Nutzung war allerdings insbesondere perspektivisch immer weniger möglich, zudem führte der schlechte Straßenzustand zu unnötig hohen Fahrzeugbetriebskosten und Fahrzeiten.

Die Argumentation bei Projektkonzeption, dass für die weitere Projektregion unzureichende Transportanbindungen ein wesentliches Hindernis für die wirtschaftliche Entwicklung darstellen und der angemessenen Nutzbarkeit der Straße eine hohe Bedeutung für die administrative und sozio-ökonomische Integration der Region zukommt, war daher schlüssig. Somit wurde ein wesentlicher Engpass erkannt und mit dem Projekt adressiert. Die o.g. besondere Bedeutung der Straße für das äthiopische Transportnetz spiegelte sich dementsprechend u.a. in dem außergewöhnlich hohen äthiopischen Eigenanteil an der Finanzierung des Vorhabens wider.

Das Vorhaben stand in engem Zusammenhang mit dem Road Sector Development Program (RSDP) der äthiopischen Regierung, dessen Phase 1 von 1997 bis 2002 und Phase 2 von 2003 bis 2007 umgesetzt wurden. Das Projekt bettete sich außerdem in die umfangreiche und über das RSDP koordinierte Finanzierung anderer Geber im äthiopischen Transportsektor (v.a. Weltbank, EU, AfDB, etc.) ein. Insbesondere zu nennen ist hier die durch die Weltbank finanzierte Rehabilitierung des an die Projektstraße anschließenden Straßenabschnitts von Gedo nach Nekempe als Wirtschafts- und Bevölkerungszentrum des westlichen Zentraläthopiens.

Auch wenn die tatsächliche Verkehrsentwicklung zum damaligen Zeitpunkt wohl nicht in dem Maße vorhersehbar war, wäre es angesichts der bei Projektprüfung sehr konservativen Verkehrsprognose aus heutiger Sicht sinnvoll gewesen, von vorneherein das Vorhaben mit einem höheren Ausbaustandard umzusetzen.

Relevanz Teilnote: 2

Effektivität

Das bei der EPE zugrunde gelegte Projektziel war eine gestiegene Nutzung der verkehrsgerecht und nachhaltig ausgebauten Projektstraße und wird anhand der folgenden Indikatoren bewertet:

Indikator	Status PP (2003)	Zielwert PP	Ex-post-Evaluierung
Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen (AADT) ¹⁾	k.A. (659 Fahrzeuge/Tag)	+4 % p.a.	2003 - 2014: +29 % p.a. 2011 ³⁾ - 2014: +26 % p.a. (2014: 2.770 Fahrzeuge/Tag) ²⁾
Zustand der Projektstraße (Ebenheit, Entwässerung, Bankette)	sehr schlechter Zustand	verkehrsgerecht	Offensichtliche Mängel und Schäden (2017). Durchschnittlicher Straßenzustand vom Träger als "poor" gewertet. Nach wie vor aber deutlich besser zu befahren als vor der Rehabilitation.

1) Average Annual Daily Traffic

2) Einfacher Durchschnitt von jeweils drei Verkehrszählungen jährlich ohne Anpassung um Saisonalitätsfaktoren (ERA-Daten)

3) Rehabilitierter Straßenabschnitt Anfang 2011 vollständig fertiggestellt (2010: AADT 1.350)

Der Zuwachs des motorisierten Transports und damit die Nutzung der Projektstraße lagen deutlich über den Erwartungen bei Projektplanung. Anstelle des bei Projektprüfung (2003) zugrunde gelegten (konservativen) Zielwerts für die jährliche Verkehrssteigerung von 4 % wurden in den vier Jahren nach vollständiger Inbetriebnahme des in Phase III neu- bzw. ausgebauten Straßenabschnitts (2011-2014) durchschnittliche Zuwächse von 26 % p.a. erzielt. Über die Betrachtung des gesamten Zeitraums seit Projektprüfung ergibt sich mit Steigerungen von durchschnittlich 29 % p.a. ein ähnliches Bild. Insgesamt hat sich der motorisierte Verkehr auf der Strecke von 2003 bis 2014 mehr als vervierfacht.

Diesem sehr positiven Ergebnis hinsichtlich der Nutzung steht allerdings der gegenwärtig (Stand 2017) bereits teils nicht mehr gute Zustand der Straße gegenüber. Die Bewertung des Zustands dient als Proxy-Indikator für die Leistungsfähigkeit der Straße und damit, ob diese den Bedarf verkehrsgerecht decken kann. Schon bei einfacher Inaugenscheinnahme waren z.T. erhebliche Mängel und Schäden offensichtlich, sowohl was die Ebenheit, als auch stellenweise den Zustand der Entwässerungsstrukturen und der Bankette¹ betrifft. Der Gesamtzustand der Straße wurde in einem Straßenzustandsbericht des Trägers von 2016 als "poor" bewertet. Erste Schäden traten bereits kurz nach Fertigstellung der Straße (2012) auf. Daraus ergeben sich deutliche Einschränkungen der Nutzungskapazität, aber auch -qualität für die Fahrzeugbetreiber sowie höhere Fahrzeugbetriebskosten als bei einem guten Zustand. Positiv ist zu vermerken, dass der Projektträger ERA angesichts der Bedeutung der Straße als Transportweg Mittel für Instandhaltung in erheblichem Umfang bereitgestellt hat. Seit Inbetriebnahme wurden bereits zweimal größere Arbeiten zur Beseitigung von Schäden durchgeführt, was nach ursprünglicher Planung erst im achten Betriebsjahr als erforderlich projiziert war. Es ist davon auszugehen, dass ohne diese Arbeiten der aktuelle Zustand noch schlechter ausgefallen wäre.

Für das sehr frühzeitige Auftreten der o.g. Mängel kommen verschiedene Ursachen in Frage, deren technische Detailbewertung außerhalb des Rahmens dieser EPE liegt. Das erheblich höhere Transportaufkommen stellt eine Belastung der Straße dar, auf die das damalige Design möglicherweise nur unzureichend ausgerichtet war. Zwar ist dabei der Schwerlastverkehr gegenüber leichteren Fahrzeugen insgesamt etwas unterproportional gewachsen, allerdings gilt dies nicht für die besonders schweren Lastzüge (truck trailer). Ihre Zahl hat sich seit der Auslegungsplanung 2003 bis 2014 von nur 56 auf durchschnittlich 398 pro Tag erhöht (im besonders verkehrsreichen Jahr 2015 sogar noch einmal auf 675/Tag).

Hinsichtlich der Lkw-Überladungen, die ein besonderes bereits bei Projektprüfung identifiziertes Risiko für vorzeitige Straßenschäden darstellten, gab es im äthiopischen System zur Kontrolle und Begrenzung in

¹ Ebenheit: Qualität der Oberfläche/Fahrbahndecke bei Straßen (z.B. bzgl. Spurrillen, Schlaglöchern etc.); Entwässerungsstrukturen: z.B. betonierte Wasserdurchlässe unter der Straße; Bankett: seitlich befestigter Abschluss der Straße, i.d.R. 1,5m breit.

den letzten Jahren Verbesserungen. Trotzdem kann nicht davon ausgegangen werden, dass überladene Fahrzeuge seit Inbetriebnahme grundsätzlich erst nach Abladung den Streckenabschnitt befahren. Zudem existiert an der Projektstraße zum Zeitpunkt der EPE (2017) nur eine Wiegestation am östlichen Ausgangspunkt der Fernstraße, so dass der gesamte von Westen nach Osten fahrende Verkehr erst nach Durchfahren des kompletten Straßenabschnitts auf Überladungen kontrolliert wird.

Hinzu kommt, dass nach Fertigstellung des detaillierten Designs letztlich ein anderer Straßenaufbau aus Trag- und Verschleißschicht gewählt wurde, als der in den Phasen I und II verwendete. Da die Straßenabschnitte von Addis Abeba nach Ambo (Phasen I und II), auf die die massive Verkehrssteigerung und der absolut stark gestiegene Schwerlastverkehr (inkl. potenzieller Überladung) ebenfalls zutreffen dürften, heute in deutlich besserem Zustand sind, ist es plausibel, dass der in Phase III umgesetzte Straßenaufbau und verwendete -belag sowie eine ggf. unzureichende Anpassung auf den speziellen Untergrund des Abschnitts eine wichtige Ursache für die verfrühten Straßenschäden darstellen. Rückblickend treten ferner Zweifel auf, ob neben der generellen Eignung des Belags die an der Umsetzung Beteiligten ausreichend Erfahrung mit dieser Technologie sowie den speziellen Untergrund- und Umsetzungserfordernissen hatten, um eine adäquate Ausführung zu gewährleisten.

Hinsichtlich der Projektzielerreichung zeigt sich ein gemischtes Bild. Zwar wurde die intendierte Nutzung der Straße deutlich übertroffen. Allerdings werden durch den teils schlechten Zustand und dem Anschein nach nicht adäquaten Straßenaufbau bzw. -belag die Projektziele einer verkehrsgerecht und nachhaltig ausgebauten Projektstraße nur partiell erfüllt und damit potentiell noch größer ausfallende Wirkungen eingeschränkt. Insgesamt wird daher die Effektivität des Vorhabens als zufriedenstellend bewertet.

Effektivität Teilnote: 3

Effizienz

Die Umsetzung des Vorhabens (2006 - 2012) war um mehrere Jahre verzögert. Nachdem ursprünglich eine Inbetriebnahme der gesamten Straße nach zwei Jahren Bauzeit bereits für Mitte 2008 vorgesehen war, wurde der letzte Straßenabschnitt schließlich erst Anfang 2011 mit zweieinhalb Jahren Verzögerung fertiggestellt. Weitere Reparaturarbeiten wurden noch bis Mitte 2012 durchgeführt. Grund für die Verzögerungen war vor allem die sehr langsame Mobilisierung durch den Bauunternehmer sowie auch im weiteren Verlauf eine vielfach von Consultant und Träger bemängelte zu langsame und häufige Nachbesserungen erfordernde Ausführung der Arbeiten.

Während der durch o.g. Verzögerungen längeren Umsetzungsphase kam es zu einer v.a. auf Preissteigerungen (rd. 18 %) zurückzuführenden Erhöhung der gesamten Baukostensumme in Lokalwährung. Angesichts einer generellen Inflationsrate² von durchschnittlich 16 % p.a. in Äthiopien im gleichen Zeitraum liegt diese Steigerung in einem vertretbaren Rahmen. Für die Gesamtkosten des Vorhabens in Euro zeigt sich insgesamt kaum eine Erhöhung gegenüber der Kostenschätzung bei Projektprüfung, da sich Einsparungen aus dem gewählten Straßenaufbau und -belag ergaben sowie im Umsetzungszeitraum der Wert des Äthiopischen Birr gegenüber dem Euro mehr als halbierte. Dabei ist zu beachten, dass knapp zwei Drittel der Gesamtkosten des Projektes ohnehin in Euro abgerechnet wurden. Signifikant ist der durch die Umsetzungsverzögerungen verursachte Anstieg der Kosten für die Bauüberwachung des Consultants um über 70 %. Der Anteil der Consultingkosten³ an den Projektkosten belief sich auf 8,8 %, wird aber insgesamt als noch vertretbar erachtet. Die Baukosten pro Kilometer fallen mit 0,43 Mio. EUR im nationalen und regionalen Vergleich eher niedrig aus.

Bei Projektprüfung wurde für die Oberzielerreichung eine gesamtwirtschaftliche Verzinsung von 6 % festgesetzt, während die Modellberechnungen⁴ der Machbarkeitsstudie bei einem Wert von rd. 15 % lagen. Zum Zeitpunkt der EPE (Stand 2017) waren keine Daten zu gegenwärtigen Einsparungen bei den Fahrzeugbetriebskosten sowie Fahrzeiten für den Straßenabschnitt verfügbar. Angesichts des aktuell bereits deutlich schlechteren als in den damaligen Modellberechnungen für die rehabilitierte Straße angenommenen Straßenzustands sowie des zuvor genannten Mangels an Daten bzgl. Zeiteinsparungen, Fahrzeug-

² Consumer Price Index (CPI), IMF-Daten

³ Inkl. Erstellung von detailliertem Design und Ausschreibungsunterlagen sowie Bauüberwachung

⁴ Modellberechnungen auf Basis der Anwendung "Highway Development und Management" (HDM-IV) für Analyse, Planung, Management und Beurteilung von Straßeninstandhaltungs-, -verbesserungs- und -investitionsentscheidungen

betriebskosten ist eine erneute detaillierte Rechnung auf Basis des bei PP verwendeten Modells im Rahmen der EPE trotz Vorliegen der tatsächlichen Nutzungszahlen und Gesamtkosten des Vorhabens nicht möglich. Derzeit weist allerdings der durchschnittliche "Roughness Index" (Index zur Bewertung des Straßenzustands) für die Straße nach wie vor eine signifikante Verbesserung gegenüber dem Zustand vor Rehabilitation auf. Dies dürfte mit gewissen Einsparungen bei Betriebskosten einhergehen und deckt sich zusätzlich mit der anekdotisch berichteten reduzierten Reisezeit auf dem Straßenabschnitt (siehe übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen). Da gleichzeitig die Verkehrszuwächse ganz erheblich über den ursprünglich der Verzinsungsberechnung zugrundegelegten (bereits bei Prüfung als konservativ eingestuft) Projektionen liegen, ist auf Basis einer im Rahmen der EPE durchgeführten stark vereinfachten Wirtschaftlichkeitsrechnung anzunehmen, dass ein Verzinsungswert von deutlich über 6 % trotz des verschlechterten Straßenzustands erreicht wird. Allerdings ist die Größenordnung der Verzinsung u.a. im Hinblick auf die Einsparungen bei den Fahrzeugbetriebskosten sowie die über den weiteren Lebenszyklus der Straße erforderlichen Instandhaltungsarbeiten und dem abschließend anzusetzenden Restwert angesichts der heute schon geplanten erneuten grundlegenden Rehabilitation mit Unsicherheiten behaftet; mit hoher Wahrscheinlichkeit führen diese nicht dazu, dass die Verzinsung unter 6 % sinkt.

In Anbetracht des teils schlechten Straßenzustands und der daraus resultierenden verkürzten Nutzungsdauer wird die Effizienz als noch zufriedenstellend beurteilt.

Effizienz Teilnote: noch 3

Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen

Das bei EPE zugrundegelegte Oberziel war, durch den verbesserten Zugang zu Märkten und sozialen Dienstleistungen sowie durch eine gesamtwirtschaftlich kostengünstige Verkehrsbedienung einen Beitrag zur sozio-ökonomischen Entwicklung der Projektregion zu leisten. Die Wirkungen werden anhand der folgenden Indikatoren bewertet:

Indikator	Status PP (2003)	Zielwert	Ex-post-Evaluierung (2017)
Gesamtwirtschaftliche Verzinsung	k.A.	Mind. 6 %	>6 %
Reisezeit	k.A.	Verringerung	Nach Einschätzung von Befragten hat sich die Reisezeit trotz Einschränkung durch die Straßenschäden signifikant verringert.

Bei gutem Straßenzustand würde die gesamtwirtschaftliche Verzinsung angesichts der rapide gestiegenen Straßennutzung deutlich höher ausfallen als der ursprüngliche (konservativ angesetzte) Zielwert. Trotz der sich aus dem teils schlechten Straßenzustand ergebenden Einschränkungen liegt nahe, dass der Zielwert aus heutiger Sicht dennoch erreicht würde (siehe Effizienz).

Auch beim heutigen Straßenzustand kommt es zu Einsparungen bei den Reisezeiten auf der Straße (1,15-1,5h je nach Fahrzeug vs. rd. 2h vor Rehabilitation). Für die Nutzer von öffentlichen Transportmitteln sind die Ortschaften entlang der Straße sowie die Distriktstadt Ambo und die Hauptstadt Addis Abeba gemäß nicht repräsentativer Befragungen leichter und schneller zu erreichen. Eine Fahrt von der Projektregion in die Hauptstadt und wieder zurück lasse sich auf der Gesamtstrecke (inkl. Abschnitte der Phasen I & II) nun in einem Tag bewerkstelligen, ohne die zuvor notwendige Übernachtung in Addis Abeba. Der Straßenausbau hat zudem die Nutzung neuer Verkehrsmittel auf der Straße ermöglicht: Während vor der Rehabilitation laut Aussage von Befragten v.a. größere Fahrzeuge die Straße befahren konnten, verkehren nun auch kleine Dreirad-Fahrzeuge und Mini-Busse, die von der allgemeinen Bevölkerung genutzt werden und flexibler einsetzbar sind. Die Aussagen von Straßennutzern, dass sich dadurch der Zugang der Bevölkerung zu entsprechenden Dienstleistungen (z.B. den Gesundheitsstationen und Krankenhäusern der Städte entlang der Straße) verbessert hat, erscheint damit plausibel, auch wenn es sich bei der Straßenrehabilitation nicht um die Neuerschließung eines Gebietes per Straße handelt. Der verbesserte Zugang ergibt sich dabei primär aus einer veränderten Verkehrsverteilung und Zeiteinsparungen. Es ist

zudem von weiteren positiven Multiplikatoreffekten durch die Straßenrehabilitierung (inkl. Abschnitte der Phasen I & II) auf die sozio-ökonomische Entwicklung der Projektregion auszugehen. Es liegt nahe, dass die bessere Anbindung an andere Landesteile und die Hauptstadt verbesserte und kostengünstigere Vermarktungsmöglichkeiten für landwirtschaftliche Produkte mit sich gebracht hat. Diese Effekte hätten u.U. noch größer ausfallen können, werden jedoch durch die Weitergabe der auf den schlechten Zustand zurückzuführenden höheren Betriebskosten gemindert. Im Einklang mit dem erheblich gestiegenen Verkehrsaufkommen entlang der Straße steht ferner die Beobachtung, dass sich daraus - zumindest punktuell - Impulse für die Entwicklung der lokalen Wirtschaft ergeben haben, wie z.B. der Neueröffnung von Hotels. Auch Kleinst- sowie kleine und mittlere Unternehmen im Bereich Gastronomie, Fahrzeugwartung etc. dürften signifikant von der stark gestiegenen Straßennutzung profitieren. Nach Einschätzung von verschiedenen vor Ort Befragten haben Händler und Frachttransporteure am meisten von der rehabilitierten Straße profitiert, was den direkten Effekten beim Ausbau eines solchen Fernstraßenabschnitts entspricht.

Aussagekräftige Daten zur Entwicklung der Unfallzahlen seit Inbetriebnahme der rehabilitierten Straße lagen nicht vor. Negative Effekte aus der Straßenrehabilitierung ergeben sich insbesondere aus den größeren Unfallrisiken, die höhere Fahrgeschwindigkeiten vor allem für den nicht-motorisierten Transport mit sich bringen. Bei Gestaltung des Straßendesigns wurden jedoch verschiedene Maßnahmen aufgenommen, um entsprechende Risiken zu verringern, insbesondere zum Schutz von Fußgängern in Ortschaften. Die Beschaffenheit der Gebirgsstraße, die nun z.T. mit Geschwindigkeiten von bis zu 90 km/h befahren werden kann, ist dennoch v.a. außerhalb der Orte als gefährdend einzuschätzen. Verstärkend kommt die verbreitete Praxis hinzu, dass Straßenschilder und -markierungen wiederholt gestohlen werden und Ausweichmanöver vor Straßenschäden zu erheblichen Unfallrisiken führen. Hinsichtlich HIV lagen keine Informationen vor.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich aus der Straßenrehabilitierung sowohl positive Effekte auf die kostengünstige Verkehrsbedienung als auch auf die sozio-ökonomische Entwicklung der Projektregion ergeben haben. Ersteres wird allerdings durch den Straßenzustand eingeschränkt. Auch die positiven sozio-ökonomischen Effekte würden bei angemessenem Straßenzustand größer ausfallen. Die übergeordneten entwicklungspolitischen Wirkungen des Projekts werden daher nur mit zufriedenstellend bewertet.

Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen Teilnote: 3

Nachhaltigkeit

Ausschlaggebend für die Nachhaltigkeit des Vorhabens ist einerseits der gegenwärtig teils schlechte Zustand der Projektstraße sowie andererseits das äthiopische Straßeninstandhaltungssystem. Zuständig für die Planung und Organisation der Straßeninstandhaltung ist in Äthiopien für die Bundesstraßen der Projektträger ERA. Die Finanzierung erfolgt über primär den Road Fund, dessen Mittel in erster Linie (90 %) aus einer Treibstoffabgabe stammen. Das Einnahmewachstum kann in den letzten Jahren allerdings nicht mit dem rapiden Ausbau des Straßennetzes mithalten. Bislang zeigt sich bei den Straßenzustandsbewertungen der ERA für das gesamte Netz noch kein eklatanter Mangel bei den Instandhaltungen. Für größere Instandhaltungsarbeiten auf wichtigen Straßen greift die ERA daher auf Zuweisungen aus dem Budget zurück. Es ist allerdings davon auszugehen, dass die (unzureichende) Mittelverfügbarkeit aus dem Road Fund sich zunehmend kritisch auswirkt, wenn künftig auch an den neu ausgebauten Straßen größere Instandhaltungsmaßnahmen notwendig werden. Für die Nachhaltigkeit der massiven äthiopischen Straßenbauinvestitionen und ihre positiven entwicklungspolitischen Wirkungen ergibt sich daher ein negativer Ausblick, sofern nicht weiter substanzielle Verbesserungen in der Budgetplanung, Einnahmenrealisierung und Ausgabeneffizienz der Straßenunterhaltung erzielt werden. Verschiedene Vorhaben der technischen Hilfe adressieren dieses Thema, die Weltbank engagiert sich beispielsweise neben Studien zur Verbesserung der Road-Fund-Einnahmen bei der Einführung von "Output and Performance based Road Contracts", bei denen die Verantwortung für die Instandhaltung zum großen Teil an die ursprünglichen Straßenbauverträge gekoppelt wird.

Für die Projektstraße hat die ERA neben Routineinstandhaltungsarbeiten bis 2017 bereits zwei Mal erhebliche, ungeplante Reparaturarbeiten an der Straße vornehmen müssen, um die grundlegende Befahrbarkeit weiterhin zu gewährleisten. Es ist davon auszugehen, dass der Straßenzustand ohne diese Arbeiten noch schlechter wäre und auch künftig aufgrund der geschilderten Probleme weiterhin größere Arbeiten notwendig sein werden, ohne diese sich die heute noch als zufriedenstellend gewerteten ent-

wicklungspolitischen Wirkungen des Vorhabens deutlich verringern dürften. Die zentrale Bedeutung der Straße für das äthiopische Straßennetz spricht dafür, dass auch weiterhin entsprechende Mittel zur Verfügung gestellt werden. Aus Sicht der ERA bedeuten diese verfrühten Instandhaltungskosten allerdings eine übermäßige Belastung des Unterhaltungsbudgets. Eine baldige erneute grundlegende Rehabilitierung der Projektstraße wurde schon 2015 beschlossen. Bis mit dieser (voraussichtlich noch 2017) begonnen wird, werden Instandhaltungen offenbar auf das zur Sicherung der grundlegenden Befahrbarkeit benötigte Minimum begrenzt. Auch einige Notfallreparaturen sind in dem Zusammenhang unterblieben.

Für die Bewertung der Nachhaltigkeit des Vorhabens stehen einerseits die verkürzte Nutzungsdauer durch schon heute bestehende Schäden an der Projektstraße und die generellen Risiken für die künftige Finanzierung der steigenden Instandhaltungserfordernisse im äthiopischen Straßennetz insgesamt. Demgegenüber steht andererseits die erkennbare Bereitschaft der ERA, eine ausreichende Befahrbarkeit der Straße angesichts der zentralen Bedeutung des Verkehrswegs auch in Zukunft zu sichern. Auch die grundlegenden Fortschritte bei der Entwicklung der institutionellen Rahmenbedingungen innerhalb des RSDP und Bemühungen um neue Ansätze für eine nachhaltige Straßeninstandhaltung sind positiv zu werten. Die Nachhaltigkeit wird daher mit noch zufriedenstellend bewertet.

Nachhaltigkeit Teilnote: noch 3

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.