ISSN 1831-080X

EUROPÄISCHER
RECHNUNGSHOF

Sonderbericht Nr. 17
2012

BEITRAG DES EUROPÄISCHEN ENTWICKLUNGSFONDS (EEF) ZU EINEM NACHHALTIGEN STRASSENNETZ IN DEN AFRIKANISCHEN LÄNDERN SÜDLICH DER SAHARA

eca
1977 – 2012

DE

Sonderbericht Nr. 17 // 2012

BEITRAG DES EUROPÄISCHEN ENTWICKLUNGSFONDS (EEF) ZU EINEM NACHHALTIGEN STRASSENNETZ IN DEN AFRIKANISCHEN LÄNDERN SÜDLICH DER SAHARA

(gemäß Artikel 287 Absatz 4 Unterabsatz 2 AEUV)

EUROPÄISCHER RECHNUNGSHOF

EUROPÄISCHER RECHNUNGSHOF
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1
Fax +352 4398-46410
E-Mail: eca-info@eca.europa.eu
Internet: http://eca.europa.eu

Sonderbericht Nr. 17 // 2012

Zahlreiche weitere Informationen zur Europäischen Union sind verfügbar über Internet, Server Europa (http://europa.eu).

Katalogisierungsdaten befinden sich am Ende der Veröffentlichung.
Luxemburg: Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2012

ISBN 978-92-9237-963-6
doi:10.2865/36462

© Europäische Union, 2012
Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.

Printed in Luxembourg

INHALT

Ziffer

I–VIII **ZUSAMMENFASSUNG**

1–6 **EINLEITUNG**

1–3 **DIE ENTWICKLUNG UND INSTANDHALTUNG EINES DEM BEDARF ENTSPRECHENDEN STRASSENNETZES STELLEN FÜR DIE AFRIKANISCHEN LÄNDER SÜDLICH DER SAHARA EINE GROSSE HERAUSFORDERUNG DAR**

4–6 **DER EEF STELLT FÜR DEN STRASSENSEKTOR IN DEN AFRIKANISCHEN LÄNDERN SÜDLICH DER SAHARA UMFANGREICHE FINANZIELLE UNTERSTÜTZUNG BEREIT**

7–9 **PRÜFUNGSUMFANG UND PRÜFUNGSANSATZ**

10–44 **BEMERKUNGEN**

10–22 **TROTZ ERZIELTER FORTSCHRITTE IST DIE STRASSENINFRASTRUKTUR IM SUBSAHARA-RAUM NOCH NICHT NACHHALTIG**

11–15 DER ZUSTAND DER STRASSEN IN DEN AFRIKANISCHEN LÄNDERN SÜDLICH DER SAHARA VERSCHLECHTERT SICH SCHNELLER ALS ERWARTET

16–22 DIE PARTNERLÄNDER KÖNNTEN ZUR VERBESSERUNG DER NACHHALTIGKEIT DER STRASSENINFRASTRUKTUR MEHR BEITRAGEN

23–44 **DIE KOMMISSION KÖNNTE DIE NACHHALTIGKEIT DER STRASSENINFRASTRUKTUR STÄRKER FÖRDERN**

25–33 DIE VON DER KOMMISSION ANGEWANDTE KONDITIONALITÄT ZEIGT GERINGE WIRKUNG

34–39 DIE KOMMISSION SCHÖPFT DIE MÖGLICHKEITEN DES POLITISCHEN DIALOGS NICHT VOLLSTÄNDIG AUS

40–44 DIE TECHNISCHE ZUSAMMENARBEIT ERBRACHTE NÜTZLICHE, ABER BEGRENZTE ERGEBNISSE

45–48 **SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN**

45–47 **SCHLUSSFOLGERUNGEN**

48 **EMPFEHLUNGEN**

ANHANG I – **EEF-MITTELBINDUNGEN FÜR DEN STRASSENSEKTOR IN DEN AFRIKANISCHEN LÄNDERN SÜDLICH DER SAHARA (1995-2011)**

ANHANG II – **VOM HOF BESUCHTE LÄNDER**

ANHANG III – **ÜBERBLICK ÜBER DIE ERGEBNISSE DER VOR-ORT-KONTROLLEN DES HOFES**

ANHANG IV – **ERGEBNISSE DER VOR-ORT-KONTROLLEN DES HOFES VON STRASSEN IN BENIN**

ANHANG V – **ERGEBNISSE DER VOR-ORT-KONTROLLEN DES HOFES VON STRASSEN IN BURKINA FASO**

ANHANG VI – **ERGEBNISSE DER VOR-ORT-KONTROLLEN DES HOFES VON STRASSEN IN KAMERUN**

ANHANG VII – **ERGEBNISSE DER VOR-ORT-KONTROLLEN DES HOFES VON STRASSEN IM TSCHAD**

ANHANG VIII – **ERGEBNISSE DER VOR-ORT-KONTROLLEN DES HOFES VON STRASSEN IN TANSANIA**

ANHANG IX – **ERGEBNISSE DER VOR-ORT-KONTROLLEN DES HOFES VON STRASSEN IN SAMBIA**

ANTWORT DER KOMMISSION

ZUSAMMENFASSUNG

I.
Straßen sind von wesentlicher Bedeutung für die regionale Integration, das Wirtschaftswachstum, die soziale Entwicklung, eine wirksame öffentliche Verwaltung und die Sicherheit. In den afrikanischen Ländern südlich der Sahara ist der Straßenverkehr der wichtigste Verkehrsträger für die Personen- und Frachtbeförderung und macht mehr als 80 % des gesamten Waren- und Dienstleistungsverkehrs aus, wobei der Beförderungsbedarf rasant zunimmt.

II.
Die Kommission ist einer der größten Geber im Straßensektor in den afrikanischen Ländern südlich der Sahara. Der Straßenverkehr ist ein Schwerpunktbereich im Rahmen der Kooperationsstrategie des EEF mit den meisten afrikanischen Ländern südlich der Sahara. Finanziell ist er der bei Weitem wichtigste Sektor mit EEF-Mittelbindungen in dieser Region in Höhe von etwa 7 400 Millionen Euro im Zeitraum 1995-2011.

III.
Der Hof prüfte, ob der EEF einen wirksamen Beitrag zur Nachhaltigkeit des Straßennetzes in den afrikanischen Ländern südlich der Sahara geleistet hat. Dazu untersuchte er, ob die vom EEF geförderte Straßeninfrastruktur nachhaltig ist und ob die Kommission die Nachhaltigkeit der Straßeninfrastruktur wirksam fördert. Die Prüfung war schwerpunktmäßig auf die technische, finanzielle und institutionelle Nachhaltigkeit der Straßenverkehrsinfrastruktur ausgerichtet. Geprüft wurden 48 Programme, die seit 1995 im Rahmen des achten, neunten und zehnten EEF in sechs Partnerländern (Benin, Burkina Faso, Kamerun, Tschad, Tansania und Sambia) gefördert wurden. Während ihrer Besuche kontrollierten die Prüfer durch den EEF geförderte Straßen in einer Länge von etwa 2 400 km.

IV.
Der Hof gelangt zu dem Schluss, dass die Unterstützung der Kommission für ein nachhaltiges Straßennetz in den afrikanischen Ländern südlich der Sahara bedingt wirksam ist.

V.
Die vom Hof besuchten Partnerländer unternehmen keine ausreichenden Bemühungen, um die Nachhaltigkeit der Straßeninfrastruktur sicherzustellen. In allen vom Hof besuchten Partnerländern sind die Straßen in unterschiedlichem Ausmaß von vorzeitigem Verschleiß betroffen. Die meisten dieser Länder haben institutionelle Reformen verabschiedet, insbesondere zur Schaffung von Straßenfonds und Straßenbehörden, und erhebliche Fortschritte bei der Instandhaltung der Straßen erzielt. Allerdings sind in allen besuchten Ländern noch zahlreiche Herausforderungen für eine angemessene Instandhaltung zu bewältigen. Obwohl die Ausgaben für die Straßeninstandhaltung im Laufe der Zeit in allen vom Hof besuchten Partnerländern erhöht wurden, sind sie nach wie vor nicht ausreichend, um den Bedarf zu decken. Einer der Hauptgründe dafür ist, dass in den nationalen Haushalten der Sanierung und dem Ausbau des Straßennetzes Priorität vor seiner Instandhaltung eingeräumt wird.

VI.
Die meisten vom Hof besuchten Partnerländer zeigten zu wenig Einsatz im Hinblick auf die Durchführung wirksamer Maßnahmen zur Verringerung des Aufkommens an überladenen Fahrzeugen. Die Überladung von Fahrzeugen hat erhebliche Auswirkungen auf die voraussichtliche Lebensdauer der Straßen und die Instandhaltungskosten. Regionale und nationale Rechtsvorschriften zur Achslast werden nicht wirksam durchgesetzt, und den eigentlichen Ursachen der Überladung von Fahrzeugen, wie unerlaubte Absprachen der Transportunternehmer zur Aufteilung des Marktes, informelle Straßenkontrollen und die fehlende Wettbewerbsfähigkeit anderer Verkehrsträger, insbesondere der Eisenbahn, wird zu wenig Aufmerksamkeit gewidmet.

VII.
Die Kommission erzielt bei der Förderung der Annahme und Umsetzung der sektorpolitischen Reformen, die notwendig sind, um die bestehenden Hindernisse für ein nachhaltiges Straßennetz in den afrikanischen Ländern südlich der Sahara zu beseitigen, bedingte Wirksamkeit. Durch die Art und Weise, wie die Kommission die mit ihrer finanziellen Hilfe verknüpften Bedingungen anwendet, entsteht eine geringe Anreizwirkung. Dies wirkt sich auf den politischen Dialog aus, dessen Möglichkeiten die Kommission nicht in vollem Umfang ausschöpft, obwohl der Dialog bei der Erzielung von Fortschritten in bestimmten Bereichen, insbesondere was den institutionellen Rahmen und die Finanzierung der Straßeninstandhaltung anbelangt, eine maßgebliche Rolle gespielt hat. Die von der Kommission finanzierte technische Zusammenarbeit war weniger erfolgreich als zu erwarten war.

VIII.
Der Hof empfiehlt der Kommission, in mehreren Punkten die Ressourcen des EEF gezielter einzusetzen und die mit ihren Programmen verbundenen Bedingungen, den politischen Dialog mit den Regierungen der Partnerländer und die technische Zusammenarbeit besser zu nutzen, um die Wirksamkeit der durch den EEF bereitgestellten Entwicklungshilfe für ein nachhaltiges Straßennetz in den afrikanischen Ländern südlich der Sahara zu maximieren.

EINLEITUNG

DIE ENTWICKLUNG UND INSTANDHALTUNG EINES DEM BEDARF ENTSPRECHENDEN STRASSENNETZES STELLEN FÜR DIE AFRIKANISCHEN LÄNDER SÜDLICH DER SAHARA EINE GROSSE HERAUSFORDERUNG DAR

1. Straßen und sonstige Verkehrsinfrastrukturen sind von wesentlicher Bedeutung für die regionale Integration, das Wirtschaftswachstum, die soziale Entwicklung, eine wirksame öffentliche Verwaltung und die Sicherheit. In den afrikanischen Ländern südlich der Sahara ist der Straßenverkehr der wichtigste Verkehrsträger für die Personen- und Frachtbeförderung und macht mehr als 80 % des gesamten Waren- und Dienstleistungsverkehrs aus, wobei der Beförderungsbedarf parallel zur Zunahme der Bevölkerung, der Verstädterung und des Handels rasant wächst[1].

2. In den afrikanischen Ländern südlich der Sahara ist die Dichte befestigter Straßen deutlich geringer als in anderen Regionen[2], und die Volkswirtschaft zahlreicher Länder, insbesondere der Binnenstaaten, hängt stark von einer relativ kleinen Zahl internationaler Korridore ab, auf die sich ein Großteil des Verkehrs konzentriert. Das Straßennetz ist zwar weitmaschig, doch im Vergleich zur Bevölkerungszahl und zur Höhe des Nationaleinkommens[3] relativ groß. Die Haushaltsbelastung durch die Instandhaltung ist deshalb hoch und hat zudem in den letzten Jahren deutlich zugenommen, hauptsächlich aufgrund des Anstiegs der Ölpreise und eines unzureichenden Wettbewerbs unter den Bauunternehmen.

3. Die meisten befestigten Straßen in den afrikanischen Ländern südlich der Sahara werden für eine voraussichtliche Lebensdauer von 15 Jahren geplant, sofern die routinemäßigen Instandhaltungsmaßnahmen, wie die jährliche Reinigung der Entwässerungsrinnen, das Zurückschneiden der Vegetation und die Ausbesserung von Schlaglöchern, durchgeführt werden. Nach diesem Zeitraum müssen die Straßen saniert werden[4]. Die voraussichtliche Lebensdauer einer Straße kann von 15 auf 20 oder sogar mehr Jahre verlängert werden, wenn alle acht bis zehn Jahre eine regelmäßige Instandhaltung, d. h. eine Erneuerung der Fahrbahndecke[5], vorgenommen wird. Bei der Planung von Straßen werden das voraussichtliche Verkehrsaufkommen und eine maximale Achslast von 13 t berücksichtigt. Der Straßenzustand verschlechtert sich sehr viel schneller, wenn die tatsächlichen Achslasten höher sind, da das Ausmaß der Schäden exponentiell zum Ausmaß der Überladung zunimmt.

[1] Europäische Kommission, Generaldirektion für Entwicklung und Zusammenarbeit – EuropeAid, *European Development Cooperation in Infrastructure: a review of the past twelve years*, 2008, S. 6.

[2] Die afrikanischen Länder südlich der Sahara verfügen über 204 Straßenkilometer pro tausend Quadratkilometer Landfläche gegenüber einem weltweiten Durchschnittswert von 944 Straßenkilometern pro tausend Quadratkilometer. *Quelle: The burden of maintenance: roads in sub-Saharan Africa, Africa Infrastructure Country Diagnostic*, Juni 2008, Weltbank, Washington.

[3] Die afrikanischen Länder südlich der Sahara verfügen über ein Straßennetz von insgesamt 6,55 km pro Million US-Dollar des Bruttoinlandsprodukts gegenüber einem weltweiten Durchschnitt von 3,47 km pro Million US-Dollar des Bruttoinlandsprodukts. *Quelle: The burden of maintenance: roads in sub-Saharan Africa, Africa Infrastructure Country Diagnostic*, Juni 2008.

[4] Arbeiten zur Instandsetzung der Infrastruktur, wenn die Straßen in einem so schlechten Zustand sind, dass das Aufziehen eines neuen Fahrbahnbelags (d. h. Instandhaltung) keine zufriedenstellende technische Lösung mehr ist. Diese Arbeiten umfassen auch die Erneuerung des Straßenkörpers (Oberbau und Unterbau).

[5] Aufziehen einer neuen Verschleißschicht auf einer bestehenden Fahrbahn oder Entfernen der obersten Schicht der Fahrbahn und Aufbringen einer neuen Verschleißschicht.

DER EEF STELLT FÜR DEN STRASSENSEKTOR IN DEN AFRIKANISCHEN LÄNDERN SÜDLICH DER SAHARA UMFANGREICHE FINANZIELLE UNTERSTÜTZUNG BEREIT

4. Der Europäische Entwicklungsfonds (EEF) ist das wichtigste Hilfeinstrument der Europäischen Union im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit mit den Staaten in Afrika, im karibischen Raum und im Pazifischen Ozean und in den überseeischen Ländern und Gebieten. Der EEF wird von der Kommission verwaltet, die einer der größten Geber im Straßensektor in den afrikanischen Ländern südlich der Sahara ist[6]. Der Straßenverkehr ist ein Schwerpunktbereich im Rahmen der Kooperationsstrategie des EEF mit den meisten afrikanischen Ländern südlich der Sahara. Es handelt sich um den wichtigsten Kooperationsbereich des EEF mit Mittelbindungen in Höhe von etwa 7 400 Millionen Euro in dieser Region im Zeitraum 1995-2011 (siehe ***Anhang I***).

5. In der Mitteilung der Kommission von Juli 2000 werden die Grundsätze festgelegt, die nach Auffassung der Kommission als Richtschnur für die Zusammenarbeit mit Drittländern im Verkehrssektor zugrunde zu legen sind[7]. Darin wird ein umfassendes sektorales Konzept für alle Verkehrsträger entworfen und eine Strategie für ein nachhaltiges Verkehrssystem dargelegt. Außerdem wird betont, dass die Schaffung eines nachhaltigen Verkehrssystems in den Entwicklungsländern vom Willen zur Reformierung der Verwaltung des Sektors und von realisierbaren Verkehrsstrategien abhängt. Dies bedeutet insbesondere, dass ein angemessener Anteil der Staatshaushalte für diesen Sektor – vorrangig für die Instandhaltung – aufzuwenden ist.

6. Die Maßnahmen des EEF im Straßenverkehrssektor in den afrikanischen Ländern südlich der Sahara werden hauptsächlich über Projekte durchgeführt[8], in deren Rahmen meistens der Bau, Ausbau[9] und/oder die Sanierung von Hauptstraßen finanziert wird. Des Weiteren leistet die Kommission sektorbezogene Budgethilfe[10] für den Straßenverkehr in Ländern, in denen ihrer Ansicht nach eine genau definierte sektorbezogene Politik besteht. Im Rahmen des neunten EEF wurden solche Programme in Äthiopien und Sambia durchgeführt. Im Rahmen des zehnten EEF wurden bislang Finanzierungsvereinbarungen mit Benin, Äthiopien, Malawi, Mosambik, Tansania und Sambia[11] unterzeichnet. Schließlich kann die EEF-Hilfe mit kommerziellen Darlehen z. B. der Europäischen Investitionsbank kombiniert werden. In diesen Fällen wird ein Teil des EEF-Beitrags im Rahmen der Infrastrukturpartnerschaft EU-Afrika in Form von Finanzhilfen, technischer Hilfe oder Zinsvergütungen bereitgestellt. Dieser Finanzierungsmechanismus wurde in Kamerun und Sambia eingesetzt.

[6] Nach Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon am 1. Dezember 2009 wurde am 1. Dezember 2010 der Europäische Auswärtige Dienst (EAD) geschaffen. Der EAD erarbeitet gemeinsam mit den zuständigen Dienststellen der Kommission die Beschlüsse der Kommission über die Mittelzuweisungen je Land, Länderstrategiepapiere und regionale Strategiepapiere sowie nationale und regionale Richtprogramme als Teil des Programmplanungszyklus für die meisten Instrumente des außenpolitischen Handelns.

[7] KOM(2000) 422 endgültig vom 6. Juli 2000, Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament – Förderung eines nachhaltigen Verkehrs im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit. Am 31. Mai 2001 begrüßte der Rat diese Mitteilung, Vermerk 9985/01.

[8] Zwischen 1995 und 2011 beliefen sich die Mittelbindungen für Projekte auf 6 676 Millionen Euro; dies entspricht etwa 90 % aller Mittelbindungen.

[9] Arbeiten im Hinblick auf die Bewältigung eines höheren Verkehrsaufkommens und die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Typische Maßnahmen sind die Befestigung von Schotterstraßen oder die Verstärkung des vorhandenen Straßenbelags.

[10] Zwischen 1995 und 2011 beliefen sich die Mittelbindungen für Budgethilfeprogramme für den Straßensektor auf 715 Millionen Euro; dies entspricht etwa 10 % aller Mittelbindungen.

[11] Eine Finanzierungsvereinbarung über die Bereitstellung sektorbezogener Budgethilfe für Ruanda ist derzeit in Vorbereitung.

PRÜFUNGSUMFANG UND PRÜFUNGSANSATZ

7. Ziel der Prüfung des Hofes war es zu bewerten, ob der EEF einen wirksamen Beitrag zur Nachhaltigkeit des Straßennetzes in den afrikanischen Ländern südlich der Sahara geleistet hat. Dabei standen zwei Fragen im Mittelpunkt:

a) Ist die EEF-geförderte Straßeninfrastruktur nachhaltig?

b) Wird die Nachhaltigkeit der Straßeninfrastruktur durch die Kommission wirksam gefördert?

8. Die Prüfung betraf die technische, finanzielle und institutionelle Nachhaltigkeit der Straßeninfrastruktur in den afrikanischen Ländern südlich der Sahara und bezog sich auf seit 1995 im Rahmen des achten, neunten und zehnten EEF finanzierte Programme.

9. Die Prüfung fand zwischen April 2011 und Januar 2012 statt. Sie umfasste Dokumentenprüfungen, Gespräche mit Bediensteten in den zentralen Dienststellen der Kommission sowie Besuche in sechs Ländern: Benin, Burkina Faso, Kamerun, Tschad, Tansania und Sambia (siehe ***Anhang II***). Diese Länder wurden anhand von vier Kriterien ausgewählt: Wesentlichkeit der EEF-Ausgaben; geografische Abdeckung von mindestens drei Regionen in Afrika; Länder, in denen unterschiedliche Arten von Programmen durchgeführt wurden; Nachbarländer zur Berücksichtigung regionaler Aspekte. Die seit 1995 in den besuchten Ländern für den Straßensektor vorgenommenen EEF-Mittelbindungen belaufen sich auf 1 959 Millionen Euro. Dies entspricht 26,5 % der für diesen Sektor in den afrikanischen Ländern südlich der Sahara im Zeitraum 1995-2011 gebundenen EEF-Mittel. Bei ihren Besuchen führten die Prüfer Gespräche mit Bediensteten der EU-Delegationen, Vertretern nationaler Behörden (wie Ministerien für Infrastruktur, Straßenfonds, Straßenbehörden, statistischen Ämtern und obersten Rechnungskontrollbehörden) sowie mit anderen Gebern. Sie prüften 48 Programme und unterzogen vom EEF finanzierte Straßen in einer Länge von etwa 2 400 km einer Sichtkontrolle, um den Straßenzustand zu beurteilen sowie mögliche Verschlechterungen des Zustands und ihre wichtigsten Ursachen zu ermitteln.

BEMERKUNGEN

TROTZ ERZIELTER FORTSCHRITTE IST DIE STRASSENINFRASTRUKTUR IM SUBSAHARA-RAUM NOCH NICHT NACHHALTIG

10. Der Hof prüfte, ob die Straßen in den afrikanischen Ländern südlich der Sahara einen vorzeitigen Verschleiß aufweisen und ob die Partnerländer ihre Straßeninfrastruktur ordnungsgemäß instand halten sowie wirksame Maßnahmen gegen die Überladung von Fahrzeugen ergreifen.

DER ZUSTAND DER STRASSEN IN DEN AFRIKANISCHEN LÄNDERN SÜDLICH DER SAHARA VERSCHLECHTERT SICH SCHNELLER ALS ERWARTET

11. Mehr als zwei Drittel der vom Hof in den sechs besuchten Ländern kontrollierten Straßen befinden sich in zufriedenstellendem bis sehr gutem Zustand und können nach wie vor bestimmungsgemäß genutzt werden (siehe ***Anhang III***, Spalte 4). Ein hoher Prozentsatz ist allerdings in unterschiedlichem Ausmaß von vorzeitigem Verschleiß betroffen (siehe ***Anhang III***, Spalte 5). In einigen Fällen waren die Schäden auf spezielle Abschnitte begrenzt, in anderen Fällen traten sie weiträumiger auf. Verursacht werden die Schäden hauptsächlich durch die Überladung von Fahrzeugen (was zu Spurrillen[12], Rissen und Belagschäden[13] führt), unzureichende Instandhaltung und – in geringerem Umfang – schlechte Planung oder Ausführung. Infolgedessen haben diese Straßen eine geringere Lebensdauer.

[12] Durch den Fahrzeugverkehr verursachte Rillen in der Fahrbahndecke.

[13] Stellenweises Aufbrechen des Straßenbelags.

ÜBERLADENES FAHRZEUG

12. In Benin, Burkina Faso und im Tschad ist die vorzeitige Verschlechterung des Straßenzustands hauptsächlich auf die Überladung von Fahrzeugen zurückzuführen. In Tansania und Sambia ist die Überladung von Fahrzeugen ein weit weniger schwerwiegendes Problem. Die höchsten Quoten im Zusammenhang mit überhöhten Achslasten wurden in Benin (45,9 %)[14] und Burkina Faso (22,3 %)[15] festgestellt. Eine vom EEF finanzierte Studie kam zu dem Schluss, dass die Lebensdauer von 44 % der befestigten Straßen in Burkina Faso aufgrund der ständigen Überladung der Fahrzeuge von 15 auf unter vier Jahre gesunken ist[16].

13. Eine weitere Hauptursache für den vorzeitigen Verschleiß des Straßennetzes ist die unzureichende Instandhaltung. Die routinemäßige Straßeninstandhaltung wird häufig verspätet ausgeführt. Beispielsweise werden Entwässerungsrinnen häufig nicht vor Beginn der Regenzeit gereinigt, was zu einer deutlichen Verschlechterung des Straßenzustands führen kann. In Kamerun stellte der Hof fest, dass aufgrund einer unzureichenden Entwässerung Straßenabschnitte weggespült wurden, wodurch erhebliche und kostspieligere Notreparaturen erforderlich waren. In Benin und im Tschad erfolgen die Ausbesserung von Schlaglöchern und das Zurückschneiden der Vegetation entlang der Straßen nicht rechtzeitig. Dadurch verringert sich die Befahrbarkeit der Straßen und erhöht sich der künftige Instandhaltungsbedarf rasant. Die regelmäßige Instandhaltung der kontrollierten Straßen war nicht entsprechend dem Bedarf durchgeführt worden.

14. Bei einigen kontrollierten Straßenabschnitten war ein vorzeitiger Verschleiß aufgrund mangelhafter Planung oder Ausführung aufgetreten. Während das durch die politische Krise in Côte d'Ivoire ausgelöste erhöhte Verkehrsaufkommen in Benin und Burkina Faso nicht absehbar war, war in anderen Fällen die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in Studien zu niedrig veranschlagt worden. Der Hof hat bereits früher die Ausführung der vom EEF finanzierten Infrastrukturarbeiten, insbesondere die Qualität der Studien[17], untersucht.

15. ***Anhang III*** enthält einen Überblick über die Ergebnisse der Vor-Ort-Kontrollen des Hofes. Die ***Anhänge IV*** bis ***IX*** enthalten Landkarten der sechs besuchten Länder, auf denen die seit dem siebten EEF finanzierten Straßeninfrastrukturprojekte eingezeichnet sind, sowie eine ausführlichere Darstellung der Ergebnisse der Vor-Ort-Kontrollen des Hofes.

[14] *Campagne de pesage des charges à l'essieu,* Abschlussbericht, Hydroplan, Dezember 2006.

[15] *Rapport sur les activités de contrôle de la charge à l'essieu et du PTAC dans les postes frontaliers du 1er janvier au 31 mars 2011,* Ministerium für Verkehr, Post und digitale Wirtschaft.

[16] *Etude des impacts de la réduction des charges des véhicules poids lourds*, Oktober 2008.

[17] Sonderbericht Nr. 8/2003 zur Ausführung der vom EEF finanzierten Infrastrukturarbeiten (ABl. C 181 vom 31.7.2003).

DIE PARTNERLÄNDER KÖNNTEN ZUR VERBESSERUNG DER NACHHALTIGKEIT DER STRASSENINFRASTRUKTUR MEHR BEITRAGEN

DIE PARTNERLÄNDER MÜSSEN DIE STRASSENINSTANDHALTUNG ERHEBLICH VERBESSERN

16. Die Partnerländer haben erhebliche Fortschritte bei der Schaffung eines angemessenen allgemeinen institutionellen Rahmens mit einer eindeutigen Aufgabentrennung zwischen Ministerien und zuständigen Straßenbehörden erzielt. In allen besuchten Ländern wurden Straßenfonds für die Erhebung und Verwaltung der Mittel für die Straßeninstandhaltung errichtet. Dies wurde durch die Entwicklungspartner, darunter die Kommission, gefördert und unterstützt, um einen beständigen Mittelfluss für die Straßeninstandhaltung sicherzustellen. In Burkina Faso, Kamerun und Sambia werden die Straßenfonds nicht aus unabhängigen Quellen finanziert. Die von den Verkehrsteilnehmern erhobenen Gebühren werden über den Staatshaushalt geleitet. Dadurch wurden die entsprechenden Haushaltsmittel nicht für diesen Zweck zugewiesen, oder die Mittel wurden mit Verzögerungen bereitgestellt.

17. In Tansania und Sambia gibt es funktionierende Straßenbehörden, die für die Planung, Auftragsvergabe und Überwachung von Instandhaltungsarbeiten zuständig sind[18]. In Benin, Burkina Faso, Kamerun und im Tschad liegen diese Aufgaben in der Verantwortung der zuständigen Ministerien, die im Vergleich zu den Straßenbehörden aufgrund begrenzter Verwaltungskapazitäten und schwerfälligerer Ausschreibungsverfahren mehr Zeit für den Abschluss von Verträgen benötigen. Infolgedessen wird die Straßeninstandhaltung verspätet oder unvollständig durchgeführt.

18. Die Verwaltungen der Partnerländer leiden unter Kapazitätsmängeln, die sich auf ihre Fähigkeit zur Organisation von Studien, zur Erhebung von Daten zum Straßenzustand, zur Planung der Straßeninstandhaltung entsprechend dem Bedarf, zur Verwaltung von Bauaufträgen und zur Überwachung der Instandhaltungsarbeiten auswirken. Mit Ausnahme des Tschads haben die besuchten Länder eindeutige und angemessene Prioritätskriterien für die Planung der Straßeninstandhaltung festgelegt, in der Praxis beruht die Planung in Burkina Faso, Kamerun und im Tschad jedoch nicht auf einer umfassenden und aktuellen Bewertung des Straßenzustands und des Bedarfs.

19. In allen sechs Ländern wird ein Großteil der Instandhaltungsarbeiten an private Unternehmen vergeben. Zahlreichen Unternehmen fehlen die erforderliche Ausrüstung, qualifizierte Arbeitskräfte und die finanzielle Kapazität zur Durchführung qualitativ hochwertiger Arbeiten. In Benin beispielsweise entsprach bei einem Viertel der geprüften Fälle die Ausbesserung von Schlaglöchern nicht dem üblichen Standard.

[18] Dennoch fehlt diesen Straßenbehörden die gewünschte Autonomie für Entscheidungen über die Planung von Instandhaltungsarbeiten und die Zuweisung von Mitteln für die Instandhaltung.

ROUTINEMÄSSIGE STRASSENINSTANDHALTUNG

20. Die Ausgaben für die Straßeninstandhaltung wurden in allen besuchten Ländern erhöht, sie sind jedoch nach wie vor ungenügend, um die Straßen instand zu halten. Den Angaben der nationalen Behörden zufolge ist die Finanzierung des festgestellten Instandhaltungsbedarfs in Burkina Faso zu 38 % und in Kamerun zu 68 % gedeckt. Dies ist teilweise auf Schwachstellen bei der Erhebung zweckgebundener Steuern zurückzuführen. Der Hauptgrund für die erhebliche Finanzierungslücke ist jedoch die hohe Priorität, die in den nationalen Haushalten der Partnerländer der Sanierung und dem Ausbau des Straßennetzes eingeräumt wird. In den besuchten Ländern entfällt durchschnittlich nur ein Viertel der Ausgaben für den Straßensektor auf die Instandhaltung[19].

21. Als wichtigste Folge dieser Finanzierungslücke werden regelmäßige Instandhaltungsarbeiten entweder verspätet oder überhaupt nicht durchgeführt und von den Partnerländern häufig auch vernachlässigt, weil der Instandhaltungsbedarf nicht sichtbar ist: Die Straßen können nach wie vor bestimmungsgemäß genutzt werden, auch wenn eine neue Fahrbahndecke erforderlich ist, um zu verhindern, dass bald eine teurere Maßnahme, wie eine Sanierung oder möglicherweise ein Neubau, notwendig wird. In gewissem Umfang wird die Finanzierungslücke von den Entwicklungspartnern, darunter die Kommission, geschlossen, die regelmäßige Instandhaltungsarbeiten sowie Sanierung und Neubau finanzieren. Das Fehlen einer angemessenen regelmäßigen Instandhaltung stellt ein erhebliches Risiko für die Nachhaltigkeit des Straßennetzes in diesen Ländern dar. Sie führt darüber hinaus zu teureren Straßensanierungen und hat zur Folge, dass weniger Haushaltsmittel für die Modernisierung und den Ausbau des Straßennetzes zur Verfügung stehen, die für die Entwicklung dieser Länder ebenfalls von entscheidender Bedeutung sind.

[19] In der Studie *The Burden of Maintenance: roads in sub-Saharan Africa*, Juni 2008, Weltbank, Washington, wurde die Schlussfolgerung gezogen, dass zwei Drittel der Gesamtausgaben für Investitionen aufgewendet werden. Entsprechend der Praxis in anderen Teilen der Welt sollte das Verhältnis zwischen Investitionen und Instandhaltung näher bei 50/50 liegen.

DIE PARTNERLÄNDER MÜSSEN IM HINBLICK AUF DIE EINDÄMMUNG DER ÜBERLADUNG VON FAHRZEUGEN MEHR EINSATZ ZEIGEN

22. Verschiedene afrikanische Regionalorganisationen haben Rechtsvorschriften verabschiedet, die darauf abzielen, die nationalen Verkehrspolitiken und Durchführungsbestimmungen, insbesondere im Hinblick auf die maximalen Achslasten, zu harmonisieren. Allerdings bestehen Unterschiede zwischen den regionalen Vorschriften, ihre Umsetzung wird von den nationalen Behörden unterschiedlich gehandhabt und ist allgemein im Rückstand[20].

a) Benin und Burkina Faso setzen sich nicht ausreichend für eine wirksame Lösung des Problems der Überladung von Fahrzeugen ein. Das Netz der Brückenwaagen ist für die Kontrolle der Achslast nicht geeignet und gewährleistet keine angemessene nationale Abdeckung, die Entladungsmaßnahmen[21] werden nicht angewandt, und die auferlegten Bußgelder sind zu niedrig, um abschreckend zu wirken. Es werden keine ausreichenden Anstrengungen unternommen, um die eigentlichen Ursachen der Überladung von Fahrzeugen anzugehen, insbesondere die hohen Transportkosten aufgrund der Standzeiten an Grenzen, informelle Straßensperren[22], die ineffiziente Nutzung der Transportkapazitäten wegen unerlaubter Absprachen der Transportunternehmer zur Aufteilung des Marktes[23] und die fehlende Wettbewerbsfähigkeit anderer Verkehrsträger, insbesondere der Eisenbahnen[24].

b) Kamerun und der Tschad haben geeignete Strategien angenommen und verfügen insgesamt über eine angemessene Ausrüstung für Fahrzeugkontrollen. Allerdings werden diese Strategien nicht wirksam umgesetzt, und gegen die die Wirksamkeit der Vorschriften zur Überladung beeinträchtigenden Faktoren – wie die hohen Transportpreise und übergroße Fahrzeuge – wird zu wenig unternommen.

c) Tansania und Sambia verfügen über einen angemessenen nationalen Rechtsrahmen und Regulierungsansatz, der (dank eines gut ausgebauten Netzes an Brückenwaagen) systematische Kontrollen, die Auferlegung von Bußgeldern und die zwingende Entladung von Fahrzeugen, die gegen die Vorschriften verstoßen, umfasst. In Tansania liegt bei 1,6 %[25] und in Sambia bei 3,3 %[26] der Fahrzeuge eine Achsüberlast vor. In diesen beiden Ländern ist die Verschlechterung des Straßenzustands aufgrund der Überladung von Fahrzeugen weit weniger gravierend als in den übrigen vier Ländern (siehe Ziffer 12), es bestehen aber durchaus Möglichkeiten für eine Verbesserung der Datenerhebung und -analyse sowie für einen Ausbau und eine Modernisierung der Brückenwaageninfrastruktur.

[20] Siehe Sonderbericht Nr. 18/2009 zur Wirksamkeit der EEF-Hilfe für die regionale Wirtschaftsintegration in Ostafrika und Westafrika (http://eca.europa.eu).

[21] Der Überlast entsprechende Entladung des Fahrzeugs.

[22] Eine informelle Straßensperre ist eine Form der Korruption, bei der der Verkehr angehalten wird, um illegale Kontrollen durchzuführen und Bestechungsgelder zu verlangen.

[23] Folglich ist die Überladung von Fahrzeugen nicht auf Engpässe bei der Transportkapazität zurückzuführen.

[24] Siehe insbesondere *Transport Prices and Costs in Africa: A Review of the Main International Corridors*, *Africa Infrastructure Country Diagnostic*, Juli 2008, und *Africa's Infrastructure: A Time for Transformation*, Weltbank, 2010.

[25] Statistische Daten zu Überladungen 2009/2010, TANROAD.

[26] *Axle load control programme – Impact assessment survey report*, Straßenbaubehörde, 2008.

DIE KOMMISSION KÖNNTE DIE NACHHALTIGKEIT DER STRASSENINFRASTRUKTUR STÄRKER FÖRDERN

23. Die Programme der Kommission umfassen nicht nur die Finanzierung von Straßeninfrastruktur oder die Auszahlung sektorbezogener Budgethilfe, sondern drei weitere Komponenten, die angemessen zu kombinieren sind, um möglichst gute Aussichten auf eine ordnungsgemäße Verwendung der EEF-Mittel zu schaffen. Bei diesen drei Komponenten handelt es sich um

a) die Festlegung von mit den Programmzielen verknüpften und mit dem Partnerland vereinbarten Bedingungen. Sektorbezogene Budgethilfeprogramme sehen außerdem variable Tranchen vor, woran deutlich wird, dass zunehmend die Ergebnisorientierung im Vordergrund steht. Ziel der variablen Tranchen ist es, einen Anreiz für das Partnerland zu schaffen, da die Höhe der auszuzahlenden Tranche davon abhängt, in welchem Umfang die Zielvorgaben bei ausgewählten Leistungsindikatoren erreicht wurden;

b) einen politischen Dialog mit der Regierung des Partnerlandes über die Festlegung und Umsetzung geeigneter Sektorpolitiken und -strategien für die Verwirklichung eines nachhaltigen Straßenverkehrs;

c) technische Zusammenarbeit, um das Partnerland bei der Stärkung seiner politischen Gestaltung und seiner Verwaltungskapazitäten und der Kapazitäten der an der Instandhaltung beteiligten privaten Unternehmen zu unterstützen.

24. In diesem Abschnitt wird beleuchtet, ob die Kommission die Nachhaltigkeit der Straßeninfrastruktur wirksam fördert. Der Hof prüfte, ob

a) die zwischen der Kommission und den Partnerländern vereinbarten Programmbedingungen zweckdienlich sind und eingehalten werden;

b) der politische Dialog der Kommission die wichtigsten politischen Schwachstellen zum Gegenstand hat und eine rechtzeitige und angemessene Reaktion erfolgt, wenn sich das Partnerland nicht ausreichend für die Erzielung von Fortschritten einsetzt;

c) die im Rahmen der Unterstützungsprogramme des EEF vorgesehene technische Zusammenarbeit sich auf den wichtigsten Bedarf an institutionellen Kapazitäten konzentriert und zu den gewünschten Ergebnissen führt.

DIE VON DER KOMMISSION ANGEWANDTE KONDITIONALITÄT ZEIGT GERINGE WIRKUNG

ANSATZ DER KOMMISSION FÜR DIE ANWENDUNG VON BEDINGUNGEN

25. Die vom Hof geprüften sektorbezogenen Budgethilfeprogramme enthalten als allgemeine Bedingung die Reformierung der Straßenverkehrspolitik, beschreiben häufig jedoch nicht klar, wie zufriedenstellender Fortschritt zu bewerten ist[27]. In der Folge ist es für die Kommission schwierig, strukturiert zu bewerten, ob die Bedingung erfüllt wurde. Zudem wird die Position der Kommission im politischen Dialog dadurch geschwächt (siehe Ziffern 34-39 Buchstabe d).

26. Die für die variablen Tranchen der sektorbezogenen Budgethilfe festgelegten Leistungsindikatoren (siehe Ziffer 23 Buchstabe a) sind zweckdienlich, werden häufig jedoch durch mangelnde Datenzuverlässigkeit oder unrealistische Zielvorgaben beeinträchtigt[27]. In Tansania beispielsweise sind die Verwaltungsziele der Straßenbehörde weniger ambitioniert als jene im sektorbezogenen Budgethilfeprogramm des EEF, was darauf schließen lässt, dass die Ziele gemäß Budgethilfeprogramm dem Partnerland nicht den nötigen Anreiz bieten oder dass sie zu hoch gesteckt sind.

27. Bei Investitionsprojekten in die Straßeninfrastruktur setzt die Kommission Bedingungen in einer Weise ein, die den Partnerländern nur wenig Anreize für ihre Einhaltung liefern. Die festgelegten Bedingungen sind nicht rechtlich bindend, sondern erscheinen in den Finanzierungsvereinbarungen als „Begleitmaßnahmen", die vom Partnerland zu berücksichtigen sind. In der Praxis billigt die Kommission Bauaufträge zwischen den Partnerländern und Auftragnehmern in der Regel unabhängig davon, ob diese Begleitmaßnahmen getroffen wurden. Sie ist dann verpflichtet, die EEF-Mittel im Rahmen dieser Verträge auszuzahlen, und hat kaum Möglichkeiten, das Partnerland zur Einhaltung der Bedingungen zu zwingen. Die Kommission legt nur in wenigen Fällen Vorbedingungen fest, die erfüllt sein müssen, bevor sie der Unterzeichnung einer Finanzierungsvereinbarung, der Einleitung einer Ausschreibung über Bauaufträge oder der Billigung eines Bauauftrags zustimmt. In den seltenen Fällen, in denen die Kommission diesen Ansatz gewählt hat, hat er sich als die wirksamere Vorgehensweise erwiesen (siehe ***Kasten 1*** und ***2***).

[27] Drei der vier vom Hof geprüften Programme.

KASTEN **1**

FESTLEGUNG EINDEUTIGER VORBEDINGUNGEN SEITENS DER KOMMISSION FÜR DIE EEF-HILFE IN BURKINA FASO

Aufgrund fehlender Fortschritte bei der Bekämpfung der Fahrzeugüberladung legte die Kommission klare und zweckdienliche Maßnahmen fest, die in folgenden Bereichen zu ergreifen waren:

- Durchführung von Überladungskontrollen mit den bestehenden Brückenwaagen an den Grenzen;
- Bau von sechs neuen Brückenwaagen;
- Tätigkeit der neu eingerichteten Stelle für die Durchsetzung der Überladungsvorschriften.

Die Notwendigkeit dieser Maßnahmen wurde von den Entwicklungspartnern und dem Partnerland während der gemeinsamen jährlichen Überprüfung (*Joint Annual Review*) im Jahr 2009 erörtert. Es wurde vereinbart, die Maßnahmen bis März 2010 durchzuführen. Da dies nicht der Fall war, beschloss die Kommission, die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung für ein neues Investitionsprojekt in die Straßeninfrastruktur[28] zu verschieben, bis die Regierung die erforderlichen Maßnahmen ergriffen hat. Trotz einer Verzögerung war dieser Ansatz letztendlich erfolgreich, und die Finanzierungsvereinbarung wurde im Februar 2011 unterzeichnet.

[28] Programm *Appui sectoriel infrastructures et transports*.

KASTEN **2**

FESTLEGUNG EINDEUTIGER VORBEDINGUNGEN SEITENS DER KOMMISSION FÜR DIE EEF-HILFE IN KAMERUN

Einige Hilfsprogramme für den Straßenverkehr im Rahmen des neunten und des zehnten EEF umfassten Bedingungen, die die Regierung zu erfüllen hatte, bevor die Kommission das Ausschreibungsverfahren für die Straßenbauarbeiten einleitete. Diese Bedingungen betrafen ganz konkrete Punkte, wie die jährliche Mittelzuweisung der Regierung für die Straßeninstandhaltung und die Annahme bestimmter politischer Reformmaßnahmen vor Ablauf einer vorgegebenen Frist. Die Bedingungen wurden zwischenzeitlich erfüllt, und die Straßenbauarbeiten konnten aufgenommen werden.

BEDINGUNGEN IN ZUSAMMENHANG MIT DER STRASSENINSTANDHALTUNG

28. Die vom Hof geprüften, aus dem EEF finanzierten Projekte beinhalteten nur wenige Bedingungen hinsichtlich institutioneller Reformen[29]. Trotz der erheblichen Probleme in diesem Bereich wurden in Benin und Burkina Faso keine entsprechenden Bedingungen festgelegt. In den übrigen besuchten Ländern waren die Bedingungen zweckdienlich und wurden eingehalten. In Sambia beispielsweise wurden ein Straßenfonds[30] und eine Straßenbehörde[31] errichtet, und die Kraftstoffsteuern werden fristgerecht erhoben und vollständig dem Straßenfonds zur Verfügung gestellt. Allerdings wurden einige der wichtigsten institutionellen Schwachstellen bei den Bedingungen nicht berücksichtigt, wie beispielsweise in Tansania die fehlende Autonomie der Straßenbehörde, ihre schwache Haushaltskontrolle und -überwachung sowie die begrenzten Kapazitäten der lokalen Behörden zur Instandhaltung von Landstraßen.

29. Wenn die Kommission ihre Maßnahmen mit Bedingungen verknüpft, legt sie großes Augenmerk auf die Notwendigkeit, dass die Partnerländer ihre Mittelzuweisungen für die Straßeninstandhaltung erhöhen. Dies trug beispielsweise dazu bei, das anhaltende Problem des Verzugs bei Zahlungen der Finanzverwaltung an den Straßenfonds in Benin und Sambia zu lösen. Des Weiteren wurde dadurch die Umgehung von Steuern auf Dieselkraftstoff in Tansania erheblich verringert. In allen vom Hof besuchten Ländern war in den letzten zehn Jahren eine erhebliche Erhöhung der Ausgaben für die Instandhaltung festzustellen. Dennoch reichen die Ausgaben noch nicht aus, um die Straßen in einem guten Zustand zu halten, und die Kommission suchte keine Lösung für das Problem, dass in zahlreichen nationalen Haushalten dem Ausbau und der Sanierung des Straßennetzes Priorität vor einer angemessenen Instandhaltung des bestehenden Netzes eingeräumt wird. Häufig sind die Bedingungen auch in Bezug auf Ziele und Zeitvorgaben nicht genau genug, obwohl seit einiger Zeit diesbezüglich Verbesserungen in Burkina Faso, im Tschad und in Sambia zu verzeichnen sind.

BEDINGUNGEN IN ZUSAMMENHANG MIT DER ÜBERLADUNG VON FAHRZEUGEN

30. Trotz der Tragweite dieses Problems für die Nachhaltigkeit der Straßeninfrastruktur in den meisten dieser Länder (siehe Ziffer 12) hat die Kommission bei der Verknüpfung ihrer Programme mit Bedingungen der Überladung von Fahrzeugen nicht genug Beachtung geschenkt. Einige Programme enthalten zwar ein paar solcher Bedingungen, doch mit Ausnahme von Burkina Faso hat die Kommission keinen systematischen Ansatz verfolgt.

[29] 31 der 48 vom Hof geprüften Projekte enthielten keine Bedingungen.

[30] Nationale Straßenfondsbehörde.

[31] Straßenbaubehörde.

DURCH FAHRZEUGÜBERLADUNG ENTSTANDENE SPURRILLEN

31. Die Bedingungen sind häufig unrealistisch, da sie sofortige systematische Kontrollen und die Auferlegung von Bußgeldern vorsehen. Des Weiteren sind sie in Bezug auf die zu erreichenden Ziele und die Zeitvorgaben ungenau. Sie ermöglichen weder eine objektive Bewertung ihrer Einhaltung noch bieten sie der Kommission eine gute Grundlage zur Förderung des Reformwillens im Rahmen ihres politischen Dialogs. Eine Ausnahme bildet das Hilfsprogramm im Rahmen des neunten EEF im Tschad[32], bei dem die in Bezug auf mehr Kontrollpunkte, eine mobile Kontrollbrigade und aktualisierte Rechtsvorschriften zu erzielenden Fortschritte festgelegt sind.

32. In Benin, wo das Problem der Überladung von Fahrzeugen besonders gravierend ist, sind im jüngsten sektorbezogenen Budgethilfeprogramm der Kommission[33] Ziele festgelegt, bei denen den schwerwiegendsten Fällen von Überladung[34] Rechnung getragen wird. Dieser Ansatz deckt sich nicht mit dem von der Kommission in anderen Ländern der Region zur Förderung der Umsetzung der regionalen Rechtsvorschriften verfolgten Ansatz.

[32] Das Programm *Appui à la politique sectorielle des transports: entretien routier et axes économiques* aus dem Jahr 2005.

[33] Das Programm *Appui au secteur des transports* aus dem Jahr 2009.

[34] Fahrzeuge mit mindestens einer Achslast von über 20 t.

33. Mit Ausnahme von Kamerun (siehe ***Kasten 3***) hat die Kommission ihre Vorgehensweise nicht geändert, wenn in den Ländern nur unzureichende Fortschritte bei den Maßnahmen gegen die Überladung von Fahrzeugen zu verzeichnen waren.

DIE KOMMISSION SCHÖPFT DIE MÖGLICHKEITEN DES POLITISCHEN DIALOGS NICHT VOLLSTÄNDIG AUS

34. Die Qualität des Dialogs variiert erheblich entsprechend dem Reformwillen in den jeweiligen Partnerländern, und insgesamt ist der Dialog nur bedingt wirksam. Die Möglichkeiten der Kommission, bei nicht zufriedenstellenden Fortschritten entschieden und angemessen zu reagieren, sind durch den von ihr bei der Verknüpfung der Programme mit Bedingungen verfolgten Ansatz begrenzt (siehe Ziffern 25-33).

POLITISCHER DIALOG ZUR STRASSENINSTANDHALTUNG

35. In den meisten besuchten Ländern unternimmt die Kommission erhebliche Anstrengungen, um einen umfassenden politischen Dialog zur Straßeninstandhaltung zu pflegen. Sie spricht wichtige Fragen an und unterbreitet nützliche Empfehlungen. Der Dialog spielte insbesondere bei der Schaffung von Straßenfonds und Straßenbehörden sowie bei Verbesserungen der Verwaltung der Haushaltsmittel, der Planung der Straßeninstandhaltung und Überwachung von Straßenbauarbeiten eine maßgebliche Rolle.

KASTEN 3

AUSRICHTUNG DER EEF-HILFE AUF DIE NACHHALTIGKEIT DES BESTEHENDEN STRASSENNETZES IN KAMERUN

Im Rahmen der Halbzeitbewertung 2004 des neunten EEF wurde eine Verschlechterung des Zustands des Straßennetzes festgestellt. Nur 22 % wurde für in einem guten Zustand befunden, während dies fünf Jahre zuvor noch für 43 % galt. Als wichtigste Ursache der rapiden Verschlechterung des Straßennetzes wurde die unzureichende Straßeninstandhaltung ermittelt. Aufgrund dieses negativen Trends beschloss die Kommission, die Mittelzuweisung für den Verkehrssektor aufrechtzuerhalten, den Schwerpunkt aber vom Bau einer neuen Straße – wie ursprünglich vereinbart – auf die Sanierung bestehender Straßen zu verlagern. Dadurch konnte der Gesamtzustand des Straßennetzes verbessert werden. Ein Teil dieser Mittel wurde auch zur Finanzierung des Baus und der Instandsetzung von Brückenwaagen verwendet, um die Kontrollen hinsichtlich einer Überladung von Fahrzeugen – eine wichtige Ursache für den vorzeitigen Verschleiß der Straßeninfrastruktur – zu verbessern. Durch diese entschiedene und pragmatische Reaktion signalisierte die Kommission, dass eine angemessene Straßeninstandhaltung sowie ein entschlossenes Vorgehen gegen die Überladung klare Prioritäten für ihre Hilfe sind.

36. Ein zentrales Problem, das von der Kommission im politischen Dialog mit allen Partnerländern konsequent thematisiert wird, ist die unzureichende Zuweisung von Finanzmitteln für die Straßeninstandhaltung (siehe Ziffer 20). Die Bemühungen der Kommission und anderer Entwicklungspartner haben maßgeblich zur Erhöhung der Instandhaltungsausgaben in den meisten Partnerländern beigetragen. Dies wurde erreicht, indem der Schwerpunkt auf konkrete Maßnahmen gelegt wurde, wie die fristgerechte und vollständige Abtretung der Straßenbenützungsgebühren an die Straßenfonds, eine Erhöhung der Kraftstoffsteuern, Verbesserungen bei der Erhebung zweckgebundener Steuern und die Suche nach neuen Finanzierungsquellen.

37. Allerdings hat die Kommission kaum beachtet, dass viele Partnerländer in ihren Haushalten dem Ausbau und der Sanierung des Straßennetzes Priorität vor einer Optimierung der bestehenden Straßeninfrastruktur durch eine angemessene Instandhaltung einräumen.

KEINE ROUTINEMÄSSIGE INSTANDHALTUNG

38. Während der politische Dialog in Burkina Faso wirksam war, wo sich die Regierung stark für die Reform der Sektorpolitik engagiert, war dies in anderen Partnerländern weniger der Fall.

a) In Kamerun waren mit der Kommission im Jahr 2004 vereinbarte wichtige institutionelle Reformen im Jahr 2011 nach wie vor nicht verwirklicht. Da die Kommission die Umsetzung der Vereinbarung nicht systematisch überwachte, war ihr keine angemessene und zeitnahe Reaktion möglich.

b) In Sambia setzte die Kommission im Jahr 2009 in Abstimmung mit anderen Entwicklungspartnern ihre sektorbezogenen Budgethilfeprogramme wegen unzureichender Fortschritte bei den politischen Reformen, insbesondere in Bezug auf die Straßeninstandhaltung, aus. Beim politischen Dialog ist eine gewisse Verbesserung festzustellen, doch erfolgt die Umsetzung des vereinbarten Aktionsplans nach wie vor schleppend. Im Jahr 2010 beschloss die Kommission dennoch, ein neues wichtiges Straßenbauprojekt zu finanzieren, ohne Bedingungen daran zu knüpfen.

c) Im Tschad ist der politische Dialog beschränkt, da kein strukturierter Rahmen für einen Dialog im Straßenverkehrssektor besteht und die Kommission keine gemeinsamen jährlichen Überprüfungen (*Joint Annual Reviews*) für diesen Zweck nutzt. Beispielsweise hat die Kommission nicht auf kürzliche Haushaltsänderungen reagiert, die zu einer erheblichen Verringerung der Mittelzuweisung für die Straßeninstandhaltung geführt haben.

d) Andererseits reagierte die Kommission in Sambia umgehend und in geeigneter Weise auf das mangelnde Engagement der Regierung und die unzureichende Dialogbereitschaft (siehe ***Kasten 4***).

KASTEN 4

WIRKSAMER EINSATZ DES POLITISCHEN DIALOGS DURCH DIE KOMMISSION, ALS DIE REGIERUNG SAMBIAS UNZUREICHENDEN REFORMWILLEN ZEIGTE

Im Jahr 2009 setzte die Kommission in Abstimmung mit anderen Entwicklungspartnern den Großteil ihrer Finanzierung für den Straßensektor aus, insbesondere ihre sektorbezogenen Budgethilfeprogramme. Grund dafür waren die unzureichenden Fortschritte der Regierung bei der Verwirklichung der Ziele ihrer Sektorstrategie, die unzureichende Mittelzuweisung für die Straßeninstandhaltung sowie die geringe Bereitschaft der Regierung zum politischen Dialog. Außerdem ging aus einem Bericht des Rechnungshofes von Sambia von März 2010 hervor, dass Probleme bei der Auftragsvergabe, Verwaltung und Überwachung vorlagen und Mittelbindungen vorgenommen worden waren, die über die verfügbaren Haushaltsmittel hinausgingen. Die Aussetzung der Hilfsprogramme war ein starkes Signal an die Regierung, die zugänglicher für den politischen Dialog wurde. Es fanden Treffen auf hoher Ebene statt, um zu erörtern, wie die Annahme und Durchführung einer realistischen Sektorstrategie bewerkstelligt und das Vertrauen der Entwicklungspartner wiederhergestellt werden könnte. Ein wichtiges Ergebnis war die im Dezember 2010 erzielte Vereinbarung über kurz-, mittel- und langfristige Aktionspläne zur Lösung der Probleme in dem Sektor. Die Budgethilfeprogramme der Kommission sind jedoch nach wie vor ausgesetzt, da die Regierung noch keine angemessene Sektorstrategie angenommen hat.

POLITISCHER DIALOG ZUR ÜBERLADUNG VON FAHRZEUGEN

39. Die Wirksamkeit des politischen Dialogs der Kommission zur Überladung von Fahrzeugen ist von Land zu Land unterschiedlich. In der Hälfte der Fälle erwies sich der Dialog als nützlich:

a) Dank der hohen Priorität, die die Regierung von Sambia der Lösung dieses Problems eingeräumt hat, und der guten Koordination zwischen den Entwicklungspartnern waren in diesem Land Erfolge zu verzeichnen. Dies führte zu erheblichen Verbesserungen, und die Überladung ist jetzt in Sambia ein weitaus geringeres Problem als in zahlreichen anderen Ländern. Dies trifft auch auf Tansania zu. Dort wurde ein politischer Dialog zu diesem Thema nicht für erforderlich befunden (siehe Ziffer 22 Buchstabe c).

b) In Kamerun vereinbarten die Kommission und weitere Entwicklungspartner im Jahr 2004 mit der Regierung politische Reformen zur Verbesserung der Überladungskontrollen. Der Dialog war insbesondere im Hinblick auf den Ausbau der Kontrollinfrastruktur, die Verbesserung der Datenerhebung und Sensibilisierungskampagnen wirksam. Diese Reformen bewirkten einen Rückgang des Anteils überladener Fahrzeuge von 84 % im Jahr 1998 auf 13 % im Jahr 2011. Weiteren Fortschritten steht das unzureichende Engagement des Partnerlandes im Wege, einige der vereinbarten Reformen umzusetzen, wie die systematische Entladung überladener Fahrzeuge, die Verhängung von Bußgeldern bei Fahrzeugen, die Kraftstoff befördern (derzeit ausgenommen), und der Entzug von Lizenzen von Transportunternehmen, die wiederholt gegen die Überladungsvorschriften verstoßen haben.

c) Der politische Dialog zur Überladung von Fahrzeugen mit Benin und Burkina Faso ist noch relativ jung. Er befasst sich mit den wichtigsten Schwachpunkten, hat aufgrund des unzureichenden Willens der Partnerländer, politische Reformen anzunehmen und umzusetzen (siehe Ziffer 22 Buchstabe a), bislang jedoch nur begrenzten Erfolg. In Benin reagierte die Kommission auf die ausbleibenden Fortschritte nicht zeitnah und nicht entschieden genug, z. B. durch die Aussetzung der Unterzeichnung neuer Finanzierungsvereinbarungen oder Verträge. In Burkina Faso verschärfte die Kommission schließlich im Jahr 2010 ihre Maßnahmen (siehe ***Kasten 1***). Dies hatte die Einführung eines Kontrollsystems für die Fahrzeugbeladung und eine neue Dynamik im politischen Dialog zur Folge.

d) Durch das Fehlen eines angemessenen Rahmens (siehe Ziffer 38 Buchstabe c) war der politische Dialog zur Überladung von Fahrzeugen im Tschad sehr beschränkt. Politische Fragen wurden von der Kommission kaum angesprochen, und von dem Partnerland wurden nur wenige Maßnahmen eingeleitet, um dieses Problem in Angriff zu nehmen.

DIE TECHNISCHE ZUSAMMENARBEIT ERBRACHTE NÜTZLICHE, ABER BEGRENZTE ERGEBNISSE

TECHNISCHE ZUSAMMENARBEIT BEI DER STRASSENINSTANDHALTUNG

40. Im Rahmen der aus dem EEF finanzierten technischen Zusammenarbeit wurden wichtige Schwachstellen bei den institutionellen Kapazitäten im Bereich der Straßeninstandhaltung bereinigt, obwohl sie in einigen Fällen (siehe nachstehende Beispiele) nicht auf die Hauptschwachpunkte ausgerichtet war.

a) In Burkina Faso beinhaltete die technische Zusammenarbeit keine Unterstützung der Reform des Straßenfonds, der Aufnahme der Tätigkeit der Straßenbehörde und der Stärkung der Kapazitäten privater Unternehmen.

b) In Kamerun befasste sich die technische Zusammenarbeit nicht mit den langwierigen Ausschreibungsverfahren.

c) In Tansania wurden die fehlenden Kapazitäten der Straßenbehörde, der lokalen Behörden und privaten Unternehmen nicht berücksichtigt.

41. In vielen der besuchten Partnerländer konzentrierte sich die Unterstützung auf Erhebungen zum Straßenzustand und die Einrichtung von Straßendatenbanken zur Verbesserung der Zuverlässigkeit der Informationen, auf denen die Instandhaltungsplanung beruht. Des Weiteren hat die technische Zusammenarbeit zur Erarbeitung von Strategien für den Straßensektor und zur Verbesserung der Überwachung der Straßeninstandhaltung beigetragen. Schulungsmaßnahmen wurden hauptsächlich für Bedienstete von Ministerien, Straßenfonds und Straßenbehörden und in einigen Fällen für die Mitarbeiter von Privatunternehmen, die an der Straßeninstandhaltung beteiligt sind, durchgeführt. Diese Maßnahmen waren gut organisiert und wirksam. Technische Studien in unterschiedlichen Bereichen, wie Durchführbarkeitsstudien, Überprüfungen der öffentlichen Ausgaben, Studien zur Erhebung von Kraftstoffsteuern und sonstigen Steuern oder zur Intermodalität des Verkehrs, haben nützliche Informationen für die politische Entscheidungsfindung geliefert.

42. Allerdings stieß die Durchführung der technischen Zusammenarbeit oft auf Schwierigkeiten, sodass die zugewiesenen Mittel nur teilweise verwendet wurden und die Nachhaltigkeit der Ergebnisse häufig gefährdet ist:

a) In Benin wurden die im Rahmen des neunten EEF vorgesehenen Aktivitäten nicht planmäßig durchgeführt, was zum Teil auf die schwierige Kommunikation zwischen den Sachverständigen und ihren nationalen Ansprechpartnern zurückzuführen war. Ein weiterer Grund für die begrenzten Ergebnisse war das fehlende Engagement der nationalen Behörden.

b) Im Tschad wurde im Rahmen des neunten EEF ein erheblicher Betrag für die technische Zusammenarbeit bereitgestellt, der jedoch kaum in Anspruch genommen wurde. Dies war auf Schwierigkeiten bei der Gewinnung und Bindung des erforderlichen kompetenten Personals für eine Tätigkeit unter äußerst schwierigen Umständen und auf die begrenzte Aufnahmefähigkeit der nationalen Behörden zurückzuführen. Die Datenbank zum Straßenzustand wird wahrscheinlich nicht auf dem aktuellen Stand gehalten werden, weil auf nationaler Ebene unzureichende Mittel verfügbar sind. Die Kommission stellte außerdem erhebliche finanzielle Unterstützung für die Errichtung einer Straßenbehörde bereit, die trotz der angeblichen politischen Unterstützung der Regierung noch weit davon entfernt ist, ihre Tätigkeit aufzunehmen.

c) In Kamerun erwies sich die technische Zusammenarbeit als wirksam bei der Stärkung der Kapazitäten des Ministeriums, Instandhaltungsarbeiten zu überwachen; die geplante Unterstützung im Hinblick auf die Verbesserung der Verwaltung von Ausschreibungen musste wegen des fehlenden Interesses des Partnerlandes hingegen gestrichen werden.

d) In Tansania führten von der Kommission finanzierte Studien zu nützlichen Empfehlungen, z. B. zur Aufteilung von Haushaltsmitteln zwischen der Straßenbehörde und anderen Einrichtungen, die aber noch nicht umgesetzt wurden.

e) In Sambia war die technische Zusammenarbeit mit der Straßenbehörde und dem Straßenfonds erfolgreich, und die Ergebnisse werden voraussichtlich nachhaltig sein. Die technische Zusammenarbeit mit regionalen Dienststellen der Straßenbehörde und lokalen Straßenbehörden, die für die Instandhaltung des Straßennetzes in ländlichen Gebieten verantwortlich sind, hat sich als weniger erfolgreich erwiesen.

TECHNISCHE ZUSAMMENARBEIT IM BEREICH DER ÜBERLADUNG VON FAHRZEUGEN

43. Die technische Zusammenarbeit zur Unterstützung von Maßnahmen, die darauf abzielen, den Anteil an überladenen Fahrzeugen zu verringern, findet generell erst seit Kurzem statt und ist begrenzt. Dank der hohen Priorität, die Sambias Regierung dem Thema einräumt, und der guten Koordination zwischen den Entwicklungspartnern bildet dieses Land eine Ausnahme.

44. In den übrigen Partnerländern finanzierte die Kommission im Rahmen der technischen Zusammenarbeit allerdings sehr relevante Studien (siehe nachstehende Beispiele).

a) In Benin finanzierte der EEF eine umfassende Erhebung zur Überladung, die zur Verbesserung der EEF-Zusammenarbeit bei der Lösung dieses Problems herangezogen werden soll.

b) Im Tschad trugen zwei im Jahr 2008 durchgeführte Studien zur Ausarbeitung einer nationalen Strategie für Überladungskontrollen bei.

c) Eine im Jahr 2008 in Burkina Faso durchgeführte Studie bildete die Grundlage für den im Jahr 2010 von der westafrikanischen Wirtschafts- und Währungsunion für die Durchsetzung der regionalen Rechtsvorschriften angenommenen Fahrplan.

d) In Kamerun wurden aus dem EEF Prüfungen und Bestandsaufnahmen des Systems für Überladungskontrollen finanziert, die bei der Ausarbeitung von Aktionsplänen zur Verbesserung der Kontrollen hilfreich waren. Des Weiteren wurden Beratung und Schulungen für eine effizientere Verwaltung des Netzes der Brückenwaagen angeboten.

e) In Tansania erarbeitet die Kommission derzeit ein sehr zweckdienliches Programm, dessen Schwerpunkt auf einer Verbesserung der Governance, auf der Verwaltung von Überladungskontrollen und auf Verbesserungen des Netzes der Brückenwaagen liegt (siehe ***Kasten 5***).

KASTEN 5

UMFASSENDE UNTERSTÜTZUNG DER KOMMISSION FÜR BESSERE ÜBERLADUNGSKONTROLLEN IN DER EAC-REGION

Die Kommission erarbeitet ein regionales Programm zur Unterstützung der Entwicklung und Modernisierung von Systemen zur Kontrolle der Überladung von Fahrzeugen entlang des zentralen Korridors, der Burundi, die Demokratische Republik Kongo, Ruanda, Tansania und Uganda verbindet. Das 16 Millionen Euro teure Projekt ist sehr wichtig für die Nachhaltigkeit der Straßeninfrastruktur, da die Überladung als die Hauptursache für den vorzeitigen Verschleiß des Fahrbahnbelags der Hauptverkehrswege in der Ostafrikanischen Gemeinschaft (EAC) ermittelt worden ist. Das Projekt soll die laufenden Initiativen in der EAC-Region unterstützen. Es zielt darauf ab, einen Beitrag zur Reduzierung der Überladung von Fahrzeugen zu leisten, indem die Rechtsvorschriften verbessert, Durchsetzungsinstrumente eingeführt und Mängel, die die Praxis einer Überladung begünstigen, behoben werden. In der ersten Phase werden die Rechtsvorschriften in der EAC-Region überprüft und harmonisiert sowie Fragen der Governance in Zusammenhang mit der Verwaltung der mit Brückenwaagen ausgestatteten Kontrollstationen analysiert. In der zweiten Phase wird ein detaillierter Plan für den Bau und die Modernisierung von fünf bis sieben Brückenwaagen erarbeitet, deren Realisierung in der dritten und letzten Phase geplant ist. Einen weiteren Schwerpunkt des Projekts bilden Verbesserungen bei Steuerung und Verwaltung der Systeme zur Kontrolle der Überladung von Fahrzeugen mit dem Ziel, die Standzeiten zu verringern und den Verkehrsfluss entlang des zentralen Korridors zu verbessern.

STRASSE IN SEHR GUTEM ZUSTAND

SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

SCHLUSSFOLGERUNGEN

45. Der Hof gelangt zu dem Schluss, dass die Unterstützung der Kommission für ein nachhaltiges Straßennetz in den afrikanischen Ländern südlich der Sahara bedingt wirksam ist.

46. Die vom Hof besuchten Partnerländer unternehmen keine ausreichenden Bemühungen, um die Nachhaltigkeit der Straßeninfrastruktur sicherzustellen. Die Straßen sind in unterschiedlichem Ausmaß von vorzeitigem Verschleiß betroffen. Obwohl die meisten besuchten Partnerländer erhebliche Fortschritte bei der Instandhaltung der Straßen erzielt haben, bestehen nach wie vor in allen Ländern Probleme. Zwar wurden institutionelle Reformen angenommen, doch sind noch zahlreiche institutionelle Schwachstellen zu beheben. Obwohl die Ausgaben für die Straßeninstandhaltung im Laufe der Zeit in allen vom Hof besuchten Partnerländern erhöht wurden, sind sie nach wie vor nicht ausreichend, und Instandhaltungsarbeiten werden häufig zu spät oder unvollständig durchgeführt. Die meisten Partnerländer haben auf dem Gebiet der Überladung von Fahrzeugen, die erhebliche Auswirkungen auf die voraussichtliche Lebensdauer der Straßen und die Instandhaltungskosten hat, nur unzureichende Fortschritte erzielt.

47. Die Kommission ist einer der größten Geber im Straßensektor, erzielt bei der Förderung der Annahme und Umsetzung der politischen Reformen, die notwendig sind, um die bestehenden Hindernisse für ein nachhaltiges Straßennetz in den afrikanischen Ländern südlich der Sahara zu beseitigen, aber bedingte Wirksamkeit. Durch die Art und Weise, wie die Kommission die mit ihrer finanziellen Hilfe verknüpften Bedingungen anwendet, entsteht eine geringe Anreizwirkung. Häufig reagiert die Kommission nicht in angemessener Weise, wenn Partnerländer ihre Verpflichtungen nicht erfüllen. Darunter leidet die Glaubwürdigkeit. Dies wirkt sich auch auf den politischen Dialog aus, dessen Möglichkeiten die Kommission nicht vollständig ausschöpft, obwohl der Dialog bei der Förderung von Fortschritten in bestimmten Bereichen, insbesondere was den institutionellen Rahmen und die Finanzierung der Straßeninstandhaltung anbelangt, eine maßgebliche Rolle gespielt hat. Die von der Kommission finanzierte technische Zusammenarbeit war weniger erfolgreich als zu erwarten war.

EMPFEHLUNGEN

48. Der Hof unterbreitet die folgenden Empfehlungen, um die Wirksamkeit der durch den EEF bereitgestellten Entwicklungshilfe für ein nachhaltiges Straßennetz in den afrikanischen Ländern südlich der Sahara zu verbessern.

EMPFEHLUNG 1 MITTELZUWEISUNG

Der Europäische Auswärtige Dienst und die Kommission sollten die EEF-Mittel für die Straßensektor primär dort einsetzen, wo die größte Wirkung erzielt werden kann. Zu diesem Zweck sollten sie

a) die Mittel schwerpunktmäßig im jeweiligen Straßensektor jener Partnerländer einsetzen, die eine geeignete Sektorpolitik für das Erreichen eines nachhaltigen Straßenverkehrs anwenden, die mit zweckdienlichen und glaubwürdigen Maßnahmen zur Verbesserung der Straßeninstandhaltung und zur Lösung des Problems der Überladung von Fahrzeugen einhergeht;

b) die EEF-Mittel in anderen Ländern, insbesondere in den Ländern, in denen der EEF in der Vergangenheit erhebliche Investitionen in die Straßeninfrastruktur finanziert hat, auf die institutionelle Unterstützung, die Instandhaltung des bestehenden Straßennetzes und den Ausbau der Kontrollinfrastruktur für die Achslast konzentrieren;

c) gegebenenfalls die Hebelwirkung von EEF-Mitteln steigern, indem diese Finanzhilfen mit Darlehen kombiniert werden und die Beteiligung des privaten Sektors an der Finanzierung der Modernisierung und des Ausbaus des Straßennetzes gefördert wird.

EMPFEHLUNG 2
BEDINGUNGEN UND POLITISCHER DIALOG

Die Kommission sollte die mit ihren Programmen verknüpften Bedingungen stärker nutzen und den politischen Dialog ausbauen. Zu diesem Zweck sollte sie

a) klare, messbare und terminierte förmliche Bedingungen festlegen, die auf den wichtigsten politischen Reformbedarf in Bezug auf die Straßeninstandhaltung und die Fahrzeugüberladung ausgerichtet sind;

b) bei der Planung und auf der Ebene einzelner Hilfsprogramme gegebenenfalls Vorbedingungen anwenden, indem der Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen, die Einleitung von Ausschreibungen für Bauarbeiten und die Unterzeichnung von Bauaufträgen systematisch davon abhängig gemacht werden, dass zuvor Bedingungen erfüllt wurden;

c) regelmäßige und strukturierte Analysen der Erfüllung der Bedingungen, regelmäßige Bewertungen des Straßensektors auf Landesebene sowie Ex-post-Projektbewertungen vornehmen;

d) die Schlussfolgerungen zur Erfüllung der Bedingungen und die Ergebnisse der Bewertungen systematisch weiterverfolgen, wobei der Schwerpunkt auf die Gründe, aus denen die Fortschritte möglicherweise nicht wie geplant erzielt wurden, und die erforderlichen Abhilfemaßnahmen zu legen ist;

e) entschieden, angemessen und zeitnah reagieren, wenn Regierungen im Hinblick auf die Lösung angesprochener Probleme und die Umsetzung von der Kommission unterbreiteter Empfehlungen nicht genügend Einsatz zeigen, etwa durch Aussetzung oder Annullierung der EEF-Finanzierung für einzelne Programme oder den Straßensektor insgesamt.

EMPFEHLUNG 3
TECHNISCHE ZUSAMMENARBEIT

Gemäß ihrer Strategie zur Verbesserung der Wirksamkeit ihrer Hilfe für den Kapazitätsaufbau[35] sollte die Kommission

a) Sorge dafür tragen, dass die jeweilige Regierung ein glaubwürdiges Engagement für die geplanten Aktivitäten zeigt, das dadurch belegt wird, dass während und nach der Durchführung des Programms ausreichende personelle und finanzielle Mittel auf nationaler Ebene bereitgestellt werden;

b) einen stärkeren Schwerpunkt auf die eigentlichen Ursachen der Überladung von Fahrzeugen legen, wie z. B. Hindernisse für einen normal funktionierenden Verkehrsmarkt;

c) die Partnerländer gegebenenfalls dabei unterstützen, eine fundierte Wirtschaftsanalyse für die Entscheidungsfindung über ein angemessenes Gleichgewicht zwischen der Instandhaltung und dem Ausbau ihres Straßennetzes durchzuführen. Dabei sind alle einschlägigen wirtschaftlichen, sozialen, ökologischen, finanziellen, technischen und operativen Kriterien zu berücksichtigen.

Dieser Bericht wurde von Kammer III unter Vorsitz von Herrn Karel PINXTEN, Mitglied des Rechnungshofes, in ihrer Sitzung vom 16. Oktober 2012 in Luxemburg angenommen.

Für den Rechnungshof

Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA
Präsident

[35] *A backbone strategy – reforming technical cooperation and project implementation units for external aid provided by the European Commission* (Eine Rahmenstrategie – Reform der Referate für technische Zusammenarbeit und Projektdurchführung im Bereich der Außenhilfe durch die Europäische Kommission), Juli 2008.

EEF-MITTELBINDUNGEN FÜR DEN STRASSENSEKTOR IN DEN AFRIKANISCHEN LÄNDERN SÜDLICH DER SAHARA (1995-2011)

LAND	(Euro)
Mali	419 598 326
Benin	347 682 270
Niger	320 368 922
Burkina Faso	312 101 911
Ghana	280 618 638
Guinea	273 105 333
Senegal	242 057 572
Mauretanien	190 880 748
Sierra Leone	166 933 430
Tschad	72 000 000
Côte d'Ivoire	70 000 000
Guinea-Bissau	69 182 042
Liberia	60 200 000
Kap Verde	22 905 117
Togo	2 676 753
Gambia	697 195
Westafrika insgesamt	**2 851 008 259**
Äthiopien	669 898 636
Uganda	466 664 139
Tansania	353 003 422
Kenia	323 003 402
Dschibuti	53 608 497
Eritrea	39 830 000
Somalia	3 800 000
Ostafrika insgesamt	**1 909 808 096**
Madagaskar	392 145 169
Mosambik	368 404 503
Sambia	288 358 090
Malawi	174 425 298
Demokratische Republik Kongo	148 028 097
Kongo (Brazzaville)	67 590 000
Lesotho	40 251 098
Komoren	26 873 099
Angola	25 044 130
Namibia	21 958 898
Mauritius	3 782 617
Swasiland	1 489 228
Südliches Afrika insgesamt	**1 558 350 225**
Kamerun	359 118 520
Tschad	264 035 490
Burundi	146 658 963
Ruanda	138 566 306
Zentralafrikanische Republik	67 672 075
Gabun	60 937 496
São Tomé und Príncipe	34 832 347
Äquatorialguinea	80 000
Zentralafrika insgesamt	**1 071 901 197**
INSGESAMT	**7 391 067 778**

VOM HOF BESUCHTE LÄNDER

ANHANG III

ÜBERBLICK ÜBER DIE ERGEBNISSE DER VOR-ORT-KONTROLLEN DES HOFES

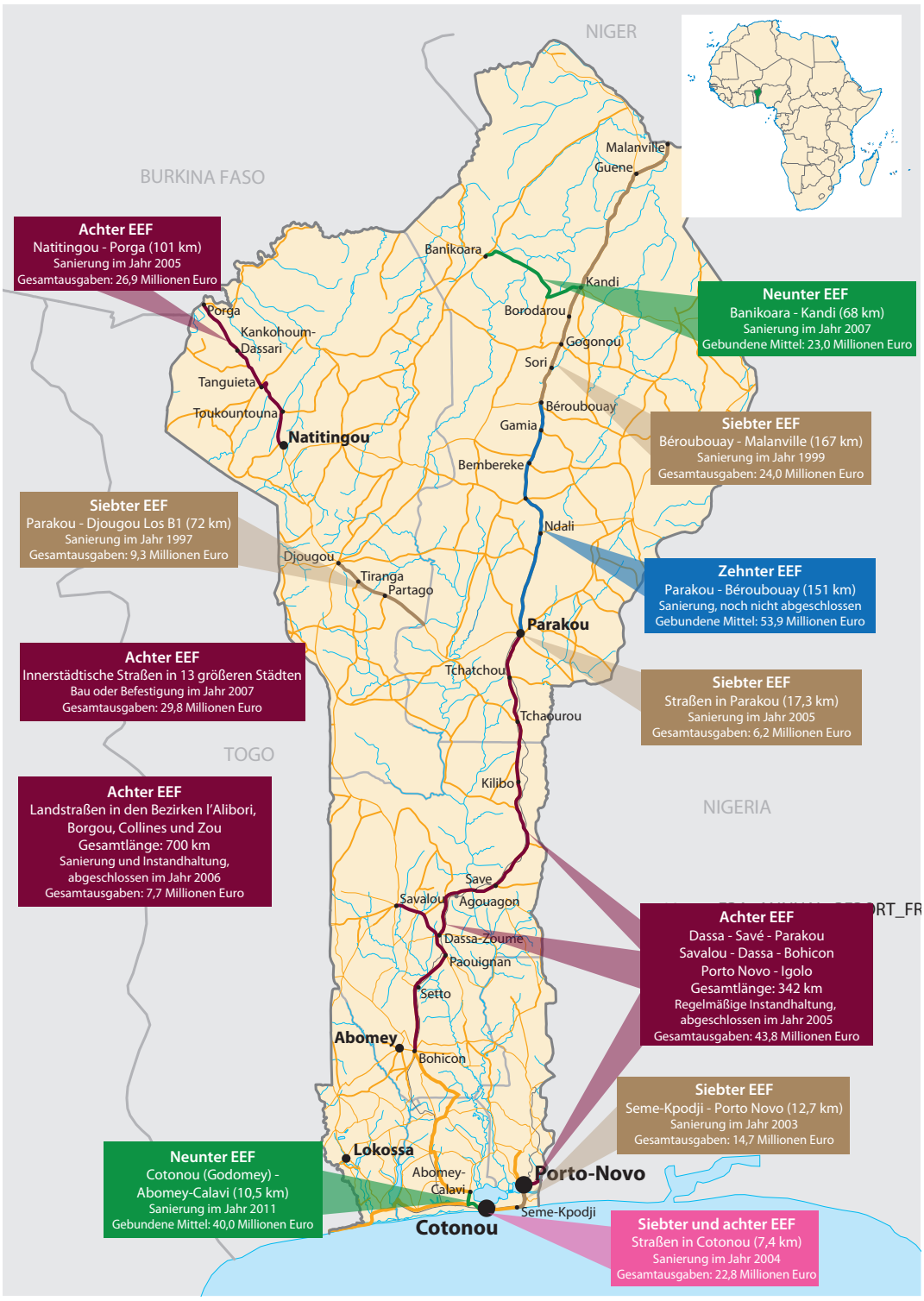
Land	Straße	EEF-Projekt	Zustand der Straße[1]	Vorzeitiger Verschleiß
Benin	Sémé – Porto Novo (12,7 km)	Siebter EEF – im Jahr 1995 beschlossene und im Jahr 2003 abgeschlossene Straßenbaumaßnahme – 14,7 Millionen Euro	Gut	Nein
	Straßen in der Stadt Parakou (17,3 km)	Siebter EEF – im Jahr 1999 beschlossener und im Jahr 2005 abgeschlossener Straßenausbau – 6,2 Millionen Euro	Sehr gut	Nein
	Natitingou – Porga (101 km)	Achter EEF – im Jahr 1999 beschlossene und im Jahr 2005 abgeschlossene Straßenbaumaßnahme – 26,9 Millionen Euro	Zufriedenstellend	Ja
	Hauptstraße durch Cotonou (7,4 km)	Siebter und achter EEF – im Jahr 1999 beschlossene und im Jahr 2004 abgeschlossene Straßenbaumaßnahme – 22,8 Millionen Euro	Gut	Nein
	Dassa – Savé – Parakou, Savalou - Dassa – Bohicon, Porto Novo - Igolo (331 km)	Achter EEF – im Jahr 1999 beschlossene und im Jahr 2004 abgeschlossene regelmäßige Straßeninstandhaltung – 43,8 Millionen Euro	Schlecht/ zufriedenstellend/ gut	Ja
Burkina Faso	Ouagadougou – Koupéla (135 km)	Achter EEF – im Jahr 1998 beschlossene und im Jahr 2002 abgeschlossene regelmäßige Straßeninstandhaltung – 11,3 Millionen Euro Neunter EEF – im Jahr 2003 beschlossene und im Jahr 2007 abgeschlossene regelmäßige Straßeninstandhaltung – 35,6 Millionen Euro	Gut	Ja
	Bobo Dioulasso – Boromo (169 km)	Achter EEF – im Jahr 1998 beschlossene und im Jahr 2003 abgeschlossene regelmäßige Straßeninstandhaltung – 13,2 Millionen Euro Neunter EEF – im Jahr 2003 beschlossene und im Jahr 2008 abgeschlossene regelmäßige Straßeninstandhaltung – 79,4 Millionen Euro	Gut	Ja
Kamerun	Yaoundé – Ayos (126 km)	Achter EEF – im Jahr 1999 beschlossene und im Jahr 2005 abgeschlossene Straßensanierung – 13,1 Millionen Euro	Zufriedenstellend	Nein
	Bertoua – Garoua Boulaï (250 km)	Siebter EEF – im Jahr 1997 beschlossene und im Jahr 2002 abgeschlossene Straßensanierung – 71,3 Millionen Euro	Zufriedenstellend	Nein
	N'Gaoundéré – Touboro (265 km)	Achter EEF – im Jahr 1998 beschlossener und im Jahr 2004 abgeschlossener Straßenbau – 91,2 Millionen Euro	Gut	Nein
	Garoua – Figuil (90 km)	Neunter EEF – im Jahr 2007 beschlossene und im Jahr 2010 abgeschlossene Straßensanierung – 38,0 Millionen Euro	Gut	Ja
Tschad	Eré – Kélo (48 km)	Siebter EEF – im Jahr 1996 beschlossener und im Jahr 2001 abgeschlossener Straßenbau – 11,8 Millionen Euro	Schlecht	Ja
	Kélo – Moundou (108 km)	Achter EEF – im Jahr 2000 beschlossener und im Jahr 2004 abgeschlossener Straßenbau – 28,4 Millionen Euro	Schlecht	Ja
	Moundou – Koutéré (118 km)	Achter EEF – im Jahr 1999 beschlossener und im Jahr 2006 abgeschlossener Straßenbau – 38,3 Millionen Euro	Sehr gut	Nein
	Moundou – Doba, Doba – Koumra (190 km)	Neunter EEF – im Jahr 2005 beschlossener und im Jahr 2010 abgeschlossener Straßenbau – 78,0 Millionen Euro	Gut	Ja

[1] Die Straßen werden in die Straßenzustandskategorien des *Road Network Evaluation Tool* (Instrument zur Bewertung des Straßennetzes) eingeordnet. Es wird zwischen folgenden Kategorien unterschieden:
- sehr gut: lediglich routinemäßige Instandhaltung erforderlich;
- gut: routinemäßige Instandhaltung sowie vorbeugende Instandhaltung oder stellenweise Erneuerung der Fahrbahndecke bzw. Reparaturen erforderlich;
- zufriedenstellend: routinemäßige Instandhaltung sowie regelmäßige Instandhaltung erforderlich;
- schlecht: routinemäßige Instandhaltung sowie Verstärkung oder teilweise Erneuerung erforderlich;
- sehr schlecht: routinemäßige Instandhaltung sowie vollständige Erneuerung erforderlich.

Land	Straße	EEF-Projekt	Zustand der Straße[1]	Vorzeitiger Verschleiß
Tansania	Straßen in und um Mwanza (55,2 km)	Achter EEF – im Jahr 1999 beschlossene und im Jahr 2006 abgeschlossene Straßensanierung – 34,9 Millionen Euro	Sehr gut/schlecht	Ja
	Mwanza Grenze – Tinde, Isaka – Nzega (169 km)	Achter EEF – im Jahr 2000 beschlossene und im Jahr 2007 abgeschlossene Straßensanierung und Straßenmodernisierung – 114,7 Millionen Euro	Sehr gut/ gut/ zufriedenstellend/ schlecht	Ja
	Morrogoro – Dodoma (253 km)	Achter EEF – im Jahr 2000 beschlossene und im Jahr 2007 abgeschlossene Straßensanierung – 41,9 Millionen Euro	Zufriedenstellend	Ja
Sambia	Monze – Zimba (212 km)	Achter EEF – im Jahr 1998 beschlossene und im Jahr 2002 abgeschlossene Straßensanierung – 34,3 Millionen Euro	Zufriedenstellend	Ja
	Straße Kabwe – Kapiri und Chisamba (82 km)	Achter EEF – im Jahr 1999 beschlossene und im Jahr 2003 abgeschlossene Straßensanierung – 16,8 Millionen Euro	Zufriedenstellend	Ja
	Zimba – Livingstone (42,7 km)	Neunter EEF – im Jahr 2007 beschlossene und im Jahr 2010 abgeschlossene Straßensanierung – 15,0 Millionen Euro	Sehr gut	Nein

[1] Die Straßen werden in die Straßenzustandskategorien des *Road Network Evaluation Tool* (Instrument zur Bewertung des Straßennetzes) eingeordnet. Es wird zwischen folgenden Kategorien unterschieden:
- sehr gut: lediglich routinemäßige Instandhaltung erforderlich;
- gut: routinemäßige Instandhaltung sowie vorbeugende Instandhaltung oder stellenweise Erneuerung der Fahrbahndecke bzw. Reparaturen erforderlich;
- zufriedenstellend: routinemäßige Instandhaltung sowie regelmäßige Instandhaltung erforderlich;
- schlecht: routinemäßige Instandhaltung sowie Verstärkung oder teilweise Erneuerung erforderlich;
- sehr schlecht: routinemäßige Instandhaltung sowie vollständige Erneuerung erforderlich.

STRASSENINFRASTRUKTURPROJEKTE IM RAHMEN DES SIEBTEN BIS ZEHNTEN EEF IN BENIN



© Europäischer Rechnungshof.

ERGEBNISSE DER VOR-ORT-KONTROLLEN DES HOFES VON STRASSEN IN BENIN

Sémé – Porto Novo

Der Zustand der Straße ist für ihr Alter normal. Es wurden routinemäßige Instandhaltungsarbeiten durchgeführt.

Straßen in der Stadt Parakou

Die Straßen in Parakou sind nach wie vor in einem sehr guten Zustand. Dies ist auf gute technische Entscheidungen während der Durchführung des Projekts, das Fehlen von Schwerverkehr und eine angemessene Straßeninstandhaltung zurückzuführen, die in die Zuständigkeit der städtischen Behörden fällt und aus deren eigenem Budget finanziert wird. Dank kompetenter technischer Dienste, einer erheblichen Aufstockung der Mittel und Investitionen der Stadt für die Straßeninstandhaltung[1], der Anwendung mehrjähriger Instandhaltungsverträge seit 2005 und der Beteiligung der lokalen Bevölkerung an der manuellen regelmäßigen Instandhaltung – z. B. wöchentliches Fegen durch Frauenverbände – ist die Instandhaltung gut.

Natitingou – Porga

Die Straße weist Unebenheiten, Risse, Belagschäden und Schlaglöcher auf. Auch die Infrastruktur für die Straßensicherheit[2] ist beschädigt. Die Beschädigungen der Straße sind auf strukturelle Probleme, die Überladung von Fahrzeugen und unzulängliche Instandhaltung zurückzuführen. Bei der Kontrolle wurde festgestellt, dass die routinemäßige Instandhaltung nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden war und beträchtliche Abschnitte der Straße eine regelmäßige Instandhaltung benötigen. Angesichts ihres Zustands kann die Straße daher nicht vollständig unter den vorgesehenen Bedingungen und bei der Fahrgeschwindigkeit, für die sie geplant worden war, genutzt werden. Da die kontrollierten Straßenabschnitte das Ende ihrer normalen Lebensdauer noch nicht erreicht haben, wird die Schlussfolgerung gezogen, dass ein vorzeitiger Verschleiß der Straße vorliegt.

Hauptstraße durch Cotonou

Die Straße ist nach wie vor in einem guten Zustand. Es besteht allerdings das Risiko von Schäden, da die routinemäßige Instandhaltung von den städtischen Behörden nicht ordnungsgemäß durchgeführt wird. Die Entwässerungsrinnen werden nicht gereinigt, wodurch das Risiko einer Verstopfung durch Sand und Schutt besteht.

[1] Von 200 Millionen FCFA im Jahr 2005 auf 800 Millionen FCFA im Jahr 2011.

[2] Fahrbahnmarkierungen, Leitplanken, Verkehrsschilder und Betonbegrenzungspfosten.

Dassa – Savé – Parakou; Savalou – Dassa – Bohicon

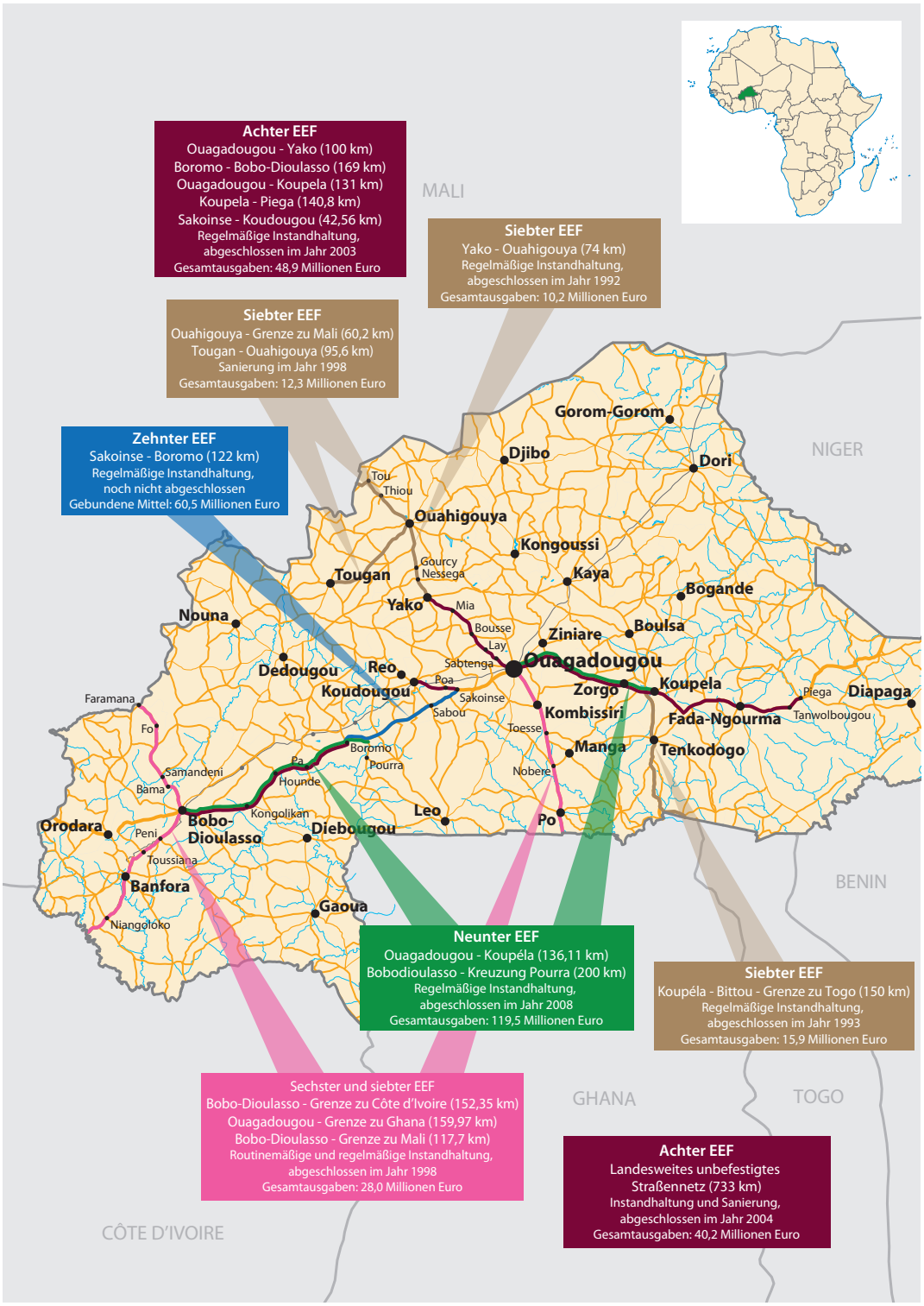
Die Straße ist von vorzeitigem Verschleiß betroffen. Die Prüfer stellten Unebenheiten, Spurrillen[3], Risse, Belagschäden und Schlaglöcher fest. An mehreren Stellen sind die Schäden schwerwiegend. Auch die Infrastruktur für die Verkehrssicherheit ist beschädigt. Die Hauptursache für den Verschleiß ist die Überladung von Fahrzeugen, aber auch lokale strukturelle Probleme und das die ursprünglichen Prognosen übersteigende Verkehrsaufkommen spielen eine Rolle. Daher kann die Straße nicht vollständig unter den vorgesehenen Bedingungen und bei der Fahrgeschwindigkeit, für die sie geplant worden war, genutzt werden. Des Weiteren werden an der Straße keine angemessenen routinemäßigen Instandhaltungsarbeiten durchgeführt, und regelmäßige Instandhaltungsarbeiten stehen an, sind aber noch nicht geplant.

Porto Novo – Igolo

Insgesamt befindet sich die Straße in einem guten Zustand. Die festgestellten Schäden, zu denen leichte Unebenheiten zählen, sind angesichts des Alters der Straße normal. Die routinemäßige Instandhaltung wurde durchgeführt, wenn auch nicht immer zur gegebenen Zeit.

[3] Durch den Fahrzeugverkehr verursachte Rillen in der Fahrbahndecke.

STRASSENINFRASTRUKTURPROJEKTE IM RAHMEN DES SIEBTEN BIS ZEHNTEN EEF IN BURKINA FASO



© Europäischer Rechnungshof.

ERGEBNISSE DER VOR-ORT-KONTROLLEN DES HOFES VON STRASSEN IN BURKINA FASO

Aus Sicherheitsüberlegungen war die Sichtkontrolle des Hofes von Straßen in Burkina Faso relativ begrenzt.

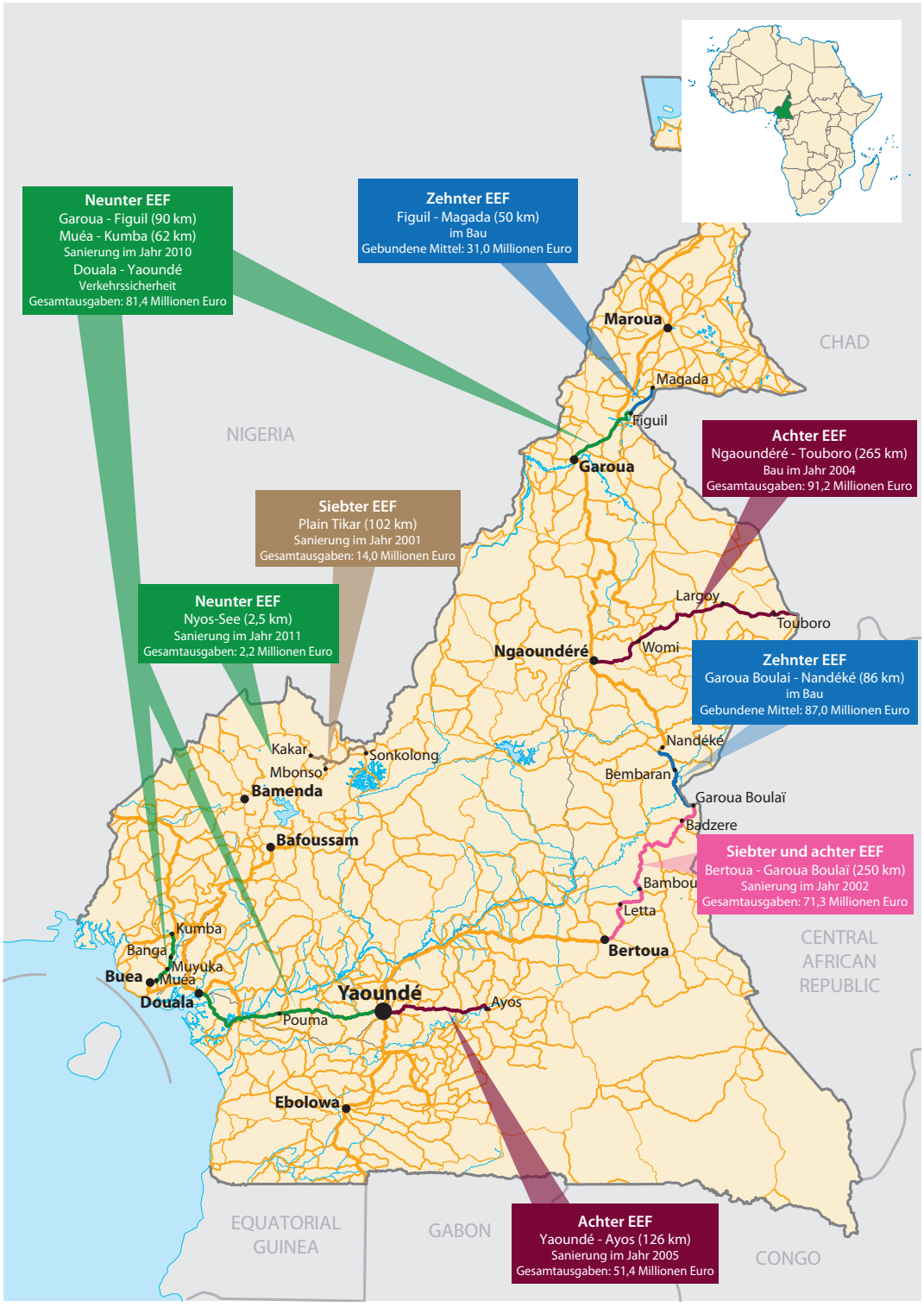
Ouagadougou – Koupéla

Die regelmäßige Instandhaltung dieser Straße wurde aus dem achten EEF finanziert. Die Arbeiten wurden im Jahr 2003 abgeschlossen, doch bereits im Februar 2005 wies die Straße Anzeichen von vorzeitigem Verschleiß auf, und es wurde beschlossen, die regelmäßige Instandhaltung und Verstärkung erneut im Rahmen des neunten EEF zu finanzieren. Diese Arbeiten wurden im Jahr 2007 abgeschlossen. Die visuelle Kontrolle eines 40 km langen Abschnitts durch den Hof ergab, dass sich die Straße derzeit in einem guten Zustand befindet. Dennoch wurde stellenweise ein vorzeitiger Verschleiß festgestellt, wie Spurrillen in Richtung Ouagadougou und die Zerstörung einer Metallvorrichtung zur Kontrolle der maximalen Höhe von Lastkraftwagen. Die Spurrillen sind auf die Überladung von Fahrzeugen und die unerwartete Zunahme des Verkehrsaufkommens aufgrund der Krise in Côte d'Ivoire im Jahr 2002 zurückzuführen.

Bobo Dioulasso – Boromo

Die aus dem achten EEF finanzierte regelmäßige Instandhaltung wurde im Jahr 2002 abgeschlossen. Aus Monitoringberichten und dem Abschlussbericht der für die Arbeiten zuständigen Aufsichtsinstanz geht hervor, dass die Straße bereits ein Jahr nach Abschluss der Instandhaltungsarbeiten schwer beschädigt war. Die Beschädigung lag überall vor und umfasste die Abnutzung der Fahrbahndecke, Schlaglöcher und Spurrillen. Infolgedessen wurden frühzeitig weitere regelmäßige Instandhaltungsarbeiten ausgeführt, dieses Mal finanziert aus dem neunten EEF. Diese Arbeiten wurden im Jahr 2008 abgeschlossen. Derzeit ist der Gesamtzustand der Straße noch gut. Dennoch stellte der Hof Anzeichen von vorzeitigem Verschleiß fest, wie Beschädigungen der Fahrbahndecke und Spurrillen. Dies deutet darauf hin, dass die Straße die geplante Lebensdauer nicht erreichen wird. Mitarbeiter der EU-Delegation stellten bereits zum Zeitpunkt der Eröffnungsfeier der Straße einen vorzeitigen Verschleiß fest.

STRASSENINFRASTRUKTURPROJEKTE IM RAHMEN DES SIEBTEN BIS ZEHNTEN EEF IN KAMERUN



© Europäischer Rechnungshof.

ERGEBNISSE DER VOR-ORT-KONTROLLEN DES HOFES VON STRASSEN IN KAMERUN

Yaoundé – Ayos

Die Straße befindet sich derzeit in einem zufriedenstellenden Zustand und kann noch bei der Fahrgeschwindigkeit genutzt werden, für die sie gebaut wurde. Dennoch zeigt die Straße nur sechs Jahre nach Abschluss von Verstärkungsarbeiten bereits Ermüdungserscheinungen, wie Bodensenkungen, Schäden durch Verkehrsteilnehmer und zahlreiche Beschädigungen von Verkehrszeichen und Leitplanken. Der vorzeitige Verschleiß ist hauptsächlich auf ein hohes Verkehrsaufkommen und strukturelle Schwachstellen zurückzuführen. Im abschließenden Bewertungsbericht zum Bau der Straße wird darauf hingewiesen, dass der Abschnitt Awaé-Ayos (83 km) für das erwartete Verkehrsaufkommen zu eng ist[4]. Regelmäßige Instandhaltungsarbeiten sind erforderlich, um kostspieligere Sanierungsarbeiten in absehbarer Zukunft zu vermeiden. Allerdings sind entsprechende Arbeiten noch nicht geplant.

Bertoua – Garoua Boulaï

Die Straße weist Risse und Bodensenkungen auf, die hauptsächlich auf die Überladung von Fahrzeugen zurückzuführen sind. Trotz dieser Schäden befindet sich die Straße derzeit noch in einem zufriedenstellenden Zustand und kann bei der Fahrgeschwindigkeit genutzt werden, für die sie gebaut wurde. Des Weiteren liegen durch Verkehrsteilnehmer verursachte Schäden am Straßenbelag, an den Fahrbahnmarkierungen und Leitplanken vor. Angesichts des Alters der Straße kann dieser Verschleiß nicht als vorzeitig betrachtet werden, es ist jedoch kurzfristig eine regelmäßige Instandhaltung erforderlich, um kostspieligere Sanierungsarbeiten in absehbarer Zukunft zu vermeiden. Entsprechende Instandhaltungsarbeiten sind jedoch noch nicht geplant.

N'Gaoundéré – Touboro

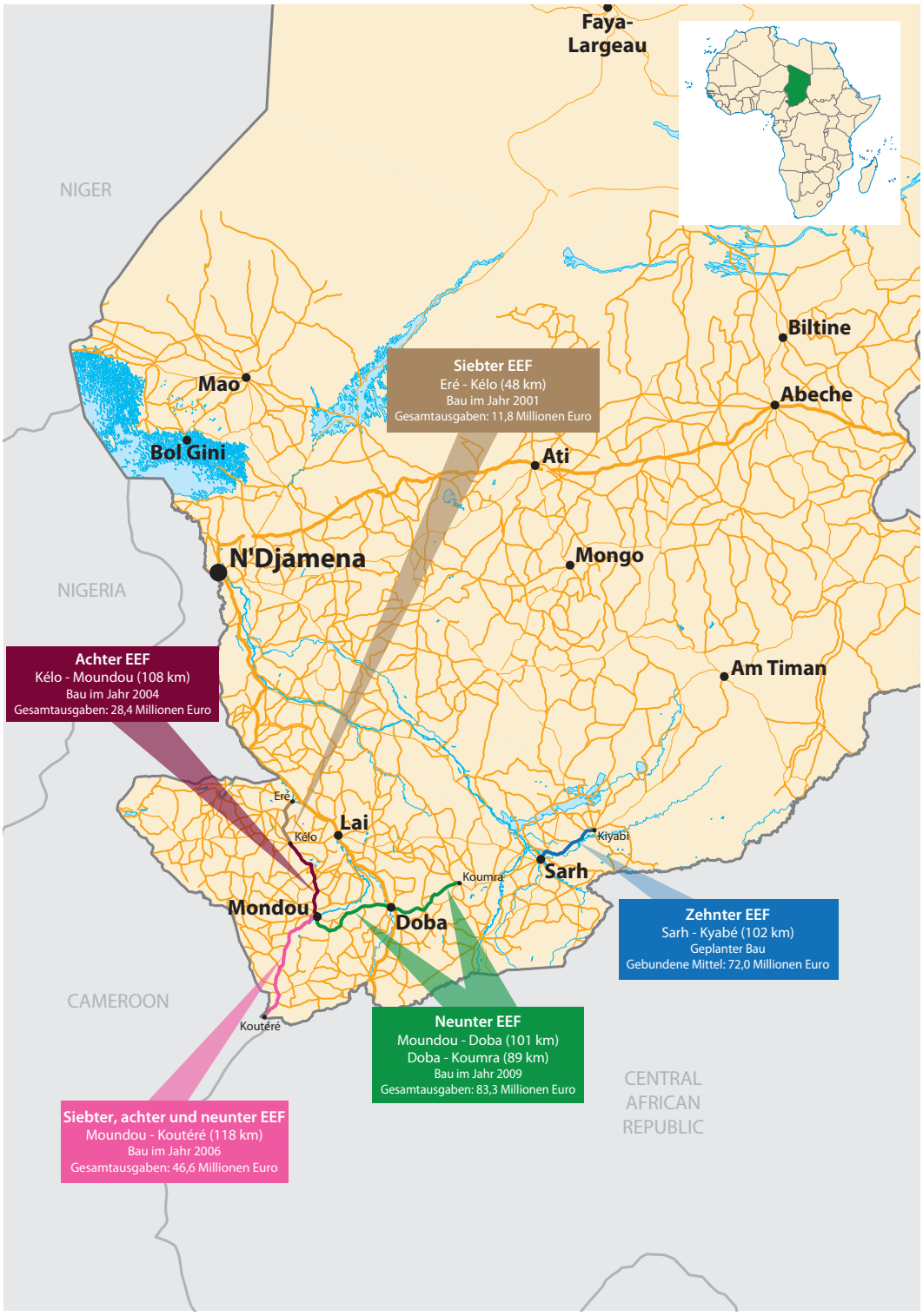
Die Straße befindet sich noch in einem guten Zustand und weist kaum Anzeichen von Verschleiß auf. Dies ist darauf zurückzuführen, dass das Verkehrsaufkommen deutlich niedriger ist als erwartet.

Garoua – Figuil

Der Gesamtzustand der Straße ist gut, obwohl ein gewisser Verschleiß festgestellt wurde, darunter Risse, Bodensenkungen und aus der Fahrbahndecke austretendes überschüssiges Bitumen. Diese Schäden wurden durch die mangelhafte Qualität der Straßenbauarbeiten und die Überladung von Fahrzeugen verursacht. Da die Straßenbauarbeiten erst vor Kurzem abgeschlossen wurden, liegt ein vorzeitiger Verschleiß vor.

[4] Dorsch Consult, Abschlussbericht *Construction de la Route Yaoundé – Ayos CM/6014, Évaluation Finale*, Juli 2004.

STRASSENINFRASTRUKTURPROJEKTE IM RAHMEN DES SIEBTEN BIS ZEHNTEN EEF IM TSCHAD



© Europäischer Rechnungshof.

ERGEBNISSE DER VOR-ORT-KONTROLLEN DES HOFES VON STRASSEN IM TSCHAD

Eré – Kélo

Der Zustand der Straße ist schlecht, sie weist zahlreiche Schlaglöcher, Risse, Belagschäden und Bodensenkungen auf, die allesamt auf den wasserhaltigen Boden, eine schlechte Bauqualität und die Überladung von Fahrzeugen zurückzuführen sind. Infolge dieses vorzeitigen Verschleißes kann die Straße nicht mehr bei der Fahrgeschwindigkeit genutzt werden, für die sie geplant war. Gemäß Finanzierungsvereinbarung waren alle acht Jahre regelmäßige Instandhaltungsarbeiten auszuführen. Obwohl die Straße erst im Jahr 2001 fertiggestellt worden war, wurde bereits 2005 eine regelmäßige Instandhaltung geplant, was ihren vorzeitigen Verschleiß bestätigt. Allerdings wurden diese Arbeiten noch nicht ausgeführt. Tatsächlich erfolgt im Tschad keine regelmäßige Straßeninstandhaltung. Infolgedessen wird in Zukunft eine deutlich teurere Sanierung der Straße erforderlich sein.

Kélo – Moundou

Gemäß der im Juli 2000 unterzeichneten Finanzierungsvereinbarung waren alle fünf Jahre regelmäßige Instandhaltungsarbeiten auszuführen. Während der Bauphase wurde festgestellt, dass die Planung der Straße nicht für das tatsächliche Verkehrsaufkommen ausgelegt war. Deshalb wurde zum damaligen Zeitpunkt empfohlen, die Straße zwei bis drei Jahre nach Abnahme der Bauarbeiten zu verstärken. Allerdings wurden keine Verstärkungsarbeiten durchgeführt, weshalb sich die Straße derzeit in einem schlechten Zustand befindet und von vorzeitigem Verschleiß (zahlreiche und häufig große Schlaglöcher sowie Schäden durch Verkehrsteilnehmer) betroffen ist. Des Weiteren stellten die Prüfer fest, dass die routinemäßige Instandhaltung dieser Straße unzureichend ist.

Moundou – Koutéré

Die Straße ist nach wie vor in einem sehr guten Zustand. Es sind geringfügige Anzeichen von vorzeitigem Verschleiß festzustellen, wie kleine Risse und aus der Fahrbahndecke austretendes überschüssiges Bitumen. Letzteres ist hauptsächlich ein Problem der Straßenverkehrssicherheit, da die Straße dadurch rutschig wird.

Moundou – Doba; Doba – Koumra

Ein Abschnitt von etwa 40 km in der Nähe von Moundou wird seit dem Jahr 2008 benutzt. Beide Straßen befinden sich in einem guten Gesamtzustand. Allerdings wurden von dem Bauunternehmen während der Gewährleistungsfrist mehrere Reparaturen durchgeführt. Einige der reparierten Straßenabschnitte weisen erneut Anzeichen von vorzeitigem Verschleiß auf. Die festgestellten Spurrillen sind Folge der Überladung von Fahrzeugen.

STRASSENINFRASTRUKTURPROJEKTE IM RAHMEN DES SIEBTEN BIS ZEHNTEN EEF IN TANSANIA

© Europäischer Rechnungshof.

ERGEBNISSE DER VOR-ORT-KONTROLLEN DES HOFES VON STRASSEN IN TANSANIA

Sanierung von Straßen in und um die Stadt Mwanza

Es erfolgte eine Sanierung von neun städtischen Straßen in Mwanza und drei Straßen außerhalb der Stadt. Die neun innerstädtischen Straßen haben eine Gesamtlänge von 9 km. Für ihre Instandhaltung ist der Stadtrat von Mwanza zuständig, der über ein eigenes Budget verfügt. Die betreffenden Straßen befinden sich nach wie vor in einem sehr guten Zustand und bedürfen lediglich einer routinemäßigen Instandhaltung. Die drei Straßen außerhalb der Stadt mit einer Länge von insgesamt 46 km können generell nach wie vor bestimmungsgemäß genutzt werden, sind aber stellenweise von vorzeitigem Verschleiß betroffen. Die Straße von Mwanza nach Nyanguge weist Bodensenkungen und Schlaglöcher in drei tief liegenden Straßenabschnitten über eine Gesamtlänge von 4,1 km auf, die bereits durch das Aufbringen einer neuen Fahrbahn-/Verschleißschicht repariert worden waren. An der Straße zum Flughafen sind die Seitenstreifen an Kreuzungen mit Zufahrtsstraßen und -wegen bzw. Stellen, an denen Personenkraftwagen und Busse regelmäßig abfahren, beschädigt. Die Straße nach Kenyata weist an einer Stelle Schlaglöcher und Verformungen auf. Diese Probleme stehen in Zusammenhang mit der Planung der Straße.

Sanierung und Ausbau der Straßen Mwanza Grenze – Tinde sowie Isaka – Nzega

Die sanierten Straßen befinden sich generell in einem guten bis sehr guten Zustand. Eine Ausnahme bilden einige Stellen, bei denen ein vorzeitiger Verschleiß aufgrund von aus der Fahrbahndecke austretendem überschüssigem Bitumen festzustellen ist. Die Schäden an den einzelnen Stellen variieren von leicht bis stark. An den massiv betroffenen Stellen sind teilweise auch Verformungen und Spurrillenbildung festzustellen. Dies hat Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, da die Straße dadurch rutschiger wird. Spurrillenbildung ist auch vor und nach Bremsschwellen zu verzeichnen, da bei der Straßenplanung die Verlangsamung und Beschleunigung des Verkehrs an diesen Stellen nicht berücksichtigt wurde. In einigen Fällen ist diese Spurrillenbildung massiv. Die Fahrbahnmarkierungen wurden nicht instand gehalten und sind jetzt verblichen.

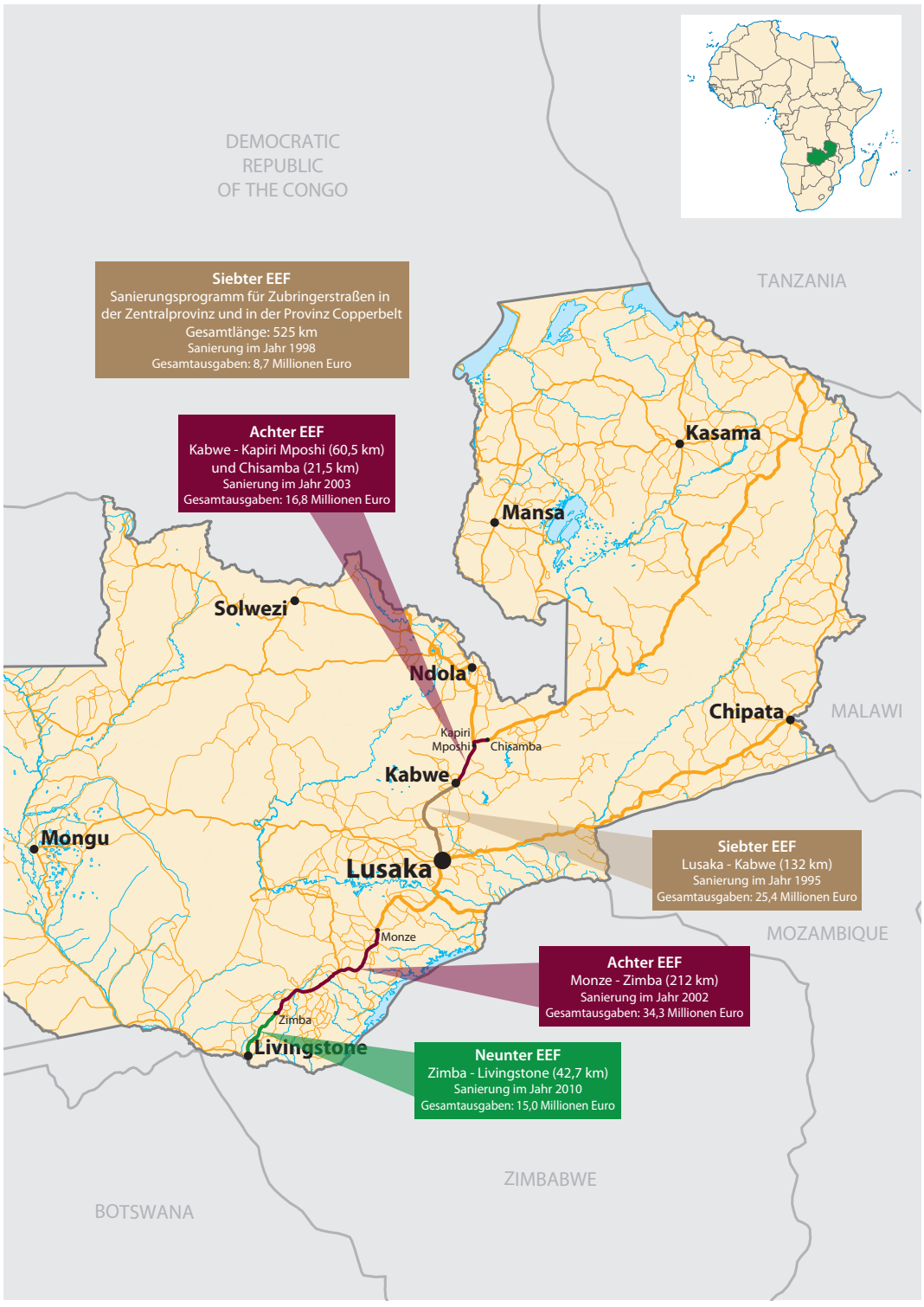
Nachholbedarf bei Instandhaltungsarbeiten für den zentralen Korridor

Über eine Gesamtlänge von 95 km erfolgte ein Straßenneubau, und auf einer Länge von 161 km wurde der Fahrbahnbelag erneuert. Der Gesamtzustand der Straße kann als zufriedenstellend bezeichnet werden, d. h. die regelmäßige Instandhaltung ist bereits durchzuführen und somit früher erforderlich als zum Zeitpunkt der Straßenbauarbeiten geplant war. Die mit einem neuen Fahrbahnbelag versehenen Straßenabschnitte sind besonders von vorzeitigem Verschleiß betroffen. Einige Straßenabschnitte mit einer Gesamtlänge von 15 bis 20 km benötigen sogar eine Sanierung. Die vorzeitigen Schäden umfassen das Austreten von überschüssigem Bitumen, Spurrillenbildung, Beschädigungen des Seitenstreifens, Verformungen, Risse und Schlaglöcher. Im Bericht der für die Bauarbeiten zuständigen Aufsichtsinstanz sowie im Bewertungsbericht zu den Bauarbeiten[5] wird darauf hingewiesen, dass der ursprüngliche, nicht den Qualitätsanforderungen genügende Fahrbahnbelag instabil war und dadurch Risse, Bodensenkungen und Spurrillen entstanden. Die Straßenbehörde hat einen Bericht zu den Mängeln des Straßenbelags erstellt[6], was zeigt, dass ihr das Vorliegen eines Problems bekannt ist.

[5] *Evaluation of Backlog Maintenance Programme for the Central Corridor*, März 2009.

[6] *Backlog Maintenance Works on Central Corridor – Report Pavement Failure*, TANROADS, April 2007.

STRASSENINFRASTRUKTURPROJEKTE IM RAHMEN DES SIEBTEN BIS ZEHNTEN EEF IN SAMBIA



© Europäischer Rechnungshof.

ERGEBNISSE DER VOR-ORT-KONTROLLEN DES HOFES VON STRASSEN IN SAMBIA

Sanierung der Straße Monze – Zimba

Die Straße weist an mehreren Stellen, insbesondere an den Zufahrtsstraßen, Schäden der Seitenstreifen auf, die auf die Konzeption der Straße zurückzuführen sind. Des Weiteren ist die Infrastruktur für die Verkehrssicherheit, wie Fahrbahnmarkierungen, Verkehrszeichen und Betonbegrenzungspfosten, stark beschädigt und wird nicht instand gehalten. Die routinemäßige Instandhaltung wurde, wenn überhaupt, nicht in einer hinreichenden Qualität ausgeführt, und obwohl die Straße noch bestimmungsgemäß genutzt werden kann, hätte etwa sieben Jahre nach ihrer Sanierung bereits eine regelmäßige Instandhaltung erfolgen müssen. Aufgrund der unzureichenden Mittel und des hohen Rückstands bei der regelmäßigen Instandhaltung ist die Durchführung einer regelmäßigen Instandhaltung in den nächsten Jahren nicht garantiert. Wenn diese Instandhaltungsarbeiten nicht rechtzeitig durchgeführt werden, ist mit einem deutlichen Anstieg der künftigen Instandhaltungskosten zu rechnen. Obwohl noch keine umfangreichen Schäden erkennbar sind, kann die Schlussfolgerung gezogen werden, dass die Straße von vorzeitigem Verschleiß betroffen ist.

Sanierung der Straßen Kabwe – Kapiri Mposhi und Chisamba

Die Straße von Kabwe nach Kapiri Mposhi (60,5 km) ist eine Hauptstraße mit hohem Verkehrsaufkommen, während die verkehrsarme Straße nach Chisamba (21,5 km) als Anbindung eines ländlichen Gebiets an eine Fernverkehrsstraße dient. Beide sind von vorzeitigem Verschleiß betroffen. Die Straße von Kabwe nach Kapiri Mposhi weist Risse, massive Spurrillenbildung an mehreren Bremsschwellen, Beschädigungen des Seitenstreifens an Zufahrtsstraßen sowie eine erhebliche Zahl von Schlaglöchern auf, von denen ein Großteil im Zuge einer routinemäßigen Instandhaltung repariert wurde. Auch die Infrastruktur für die Verkehrssicherheit ist beschädigt. Insgesamt sind die Schäden zwischen Kabwe und Kapiri Mposhi schwerwiegender als zwischen Monze und Zimba, obwohl der erstgenannte Straßenabschnitt später gebaut wurde. Die Straße ist von der Überladung von Fahrzeugen und einem hohen Verkehrsaufkommen gekennzeichnet, was in der Planungsphase nicht berücksichtigt wurde. Darüber hinaus ist die routinemäßige Instandhaltung unzureichend. In Anbetracht der seit der Sanierung vergangenen Zeit und des Verkehrsaufkommens hätte zudem bereits eine regelmäßige Instandhaltung der Straße erfolgen müssen. Die Straße nach Chisamba weist auf der gesamten Länge eine erhebliche Rissbildung auf, und die Entstehung mehrerer Schlaglöcher ist zu erkennen. Diese Schäden sind auf die unzureichende Bauqualität zurückzuführen. Die Straße benötigt eine routinemäßige maschinelle Instandhaltung, wie die Ausbesserung von Schlaglöchern und die Reparatur von Rissen.

Sanierung der Straße Zimba – Livingstone

Die Straße befindet sich in einem sehr guten Zustand, der ihrem Alter angemessen ist. Es sind keine Anzeichen zu erkennen, dass die Qualität der Straßeninfrastruktur künftig zu vorzeitigem Verschleiß führen wird.

ANTWORT DER KOMMISSION

ZUSAMMENFASSUNG

I.
Das Straßennetz der afrikanischen Länder südlich der Sahara besteht aus 2,2 Millionen Straßenkilometern.

II.
Seit 2004 haben die Finanzhilfen der Europäischen Kommission bei dem Bau, der Sanierung und der Instandhaltung von mehr als 36 200 km Straße geholfen, wobei der Schwerpunkt auf einigen der wichtigsten befestigten Straßen des afrikanischen Netzes lag. Das entspricht 1,7 % des Gesamtnetzes.

IV.
Die Kommission hat erhebliche Fortschritte bei ihrer Unterstützung eines nachhaltigen Straßennetzes in den afrikanischen Ländern südlich der Sahara gemacht. Allerdings ist der Fortschritt noch nicht ausreichend, um eine übergreifende Nachhaltigkeit des gesamten afrikanischen Straßennetzes sicherzustellen.

V.
Die Kommission stimmt zu und stellt fest, dass die zwei Drittel der Straßen, bei denen der Hof einen relativ guten bis sehr guten Zustand festgestellt hat, 90 % der Kilometer ausmachen.

Die Kommission vertritt die Auffassung, dass der unterschiedliche Grad vorzeitiger Verschlechterung sich nur auf Teile dieser Straßen beziehen. Dies spiegelt die häufige Bevorzugung von Investitionen gegenüber Instandhaltungsmaßnahmen wider.

VI.
Die Kommission vertritt die Auffassung, dass das Engagement der Partnerländer durch ihre begrenzten Kapazitäten beeinträchtigt wird. Der Abbau der Überladung von Fahrzeugen ist daher ein langfristiges Problem, das auf regionaler Ebene und auf vielen verschiedenen Teilsektorebenen (Liberalisierung des Verkehrs, Reformen des Hafenbetriebs und koordinierte Aktionen auf regionaler Ebene) angegangen werden muss. Die Kommission möchte hervorheben, dass sie bereits seit vielen Jahren an der Lösung dieses Problems arbeitet und dass bis heute Fortschritte erzielt wurden, auch wenn ein echter Erfolg noch auf sich warten lässt. Die Kommission unterhält in der Angelegenheit einen politischen Dialog mit den Regierungen, um die Anstrengungen zum Erzielen besserer Ergebnisse fortzusetzen.

ANTWORT DER KOMMISSION

VII.
Die Kommission führt den politischen Dialog mit großem Engagement und mit positiven Ergebnissen.

Der Einfluss der Kommission hängt von dem Engagement und der Kapazität ihrer Partner, von den investierten Beträgen und von der Politik ab, die von den anderen Gebern in dem Sektor verfolgt wird.

VIII.
Die Kommission berücksichtigt die Bemerkungen des Hofes nach Möglichkeit, um die Wirksamkeit der Entwicklungshilfe noch weiter zu verbessern.

EINLEITUNG

4.
Seit 2004 haben die Finanzhilfen der Europäischen Kommission bei dem Bau, der Sanierung und der Instandhaltung von mehr als 36 200 km Straße geholfen, wobei der Schwerpunkt auf einigen der wichtigsten befestigten Straßen des afrikanischen Netzes lag. Das entspricht 1,7 % des Gesamtnetzes.

PRÜFUNGSUMFANG UND PRÜFUNGSANSATZ

BEMERKUNGEN

Antwort auf die Überschrift vor Ziffer 10.

Das Problem wird erkannt, ist jedoch für die vom EEF finanzierten Straßen weniger akut.

11.
Die Kommission stellt fest, dass die zwei Drittel der Straßen, bei denen der Hof einen relativ guten bis sehr guten Zustand festgestellt hat, 90 % der Kilometer ausmachen.

12.
Die Kommission erkennt an, dass die Überladung von Fahrzeugen der Hauptgrund für eine vorzeitige Verschlechterung des Straßenzustands in mehreren afrikanischen Ländern ist, und arbeitet mit den nationalen Behörden beständig daran, in dieser Angelegenheit etwas zu unternehmen.

13.
Diese Probleme treten in der Tat wiederholt in den meisten Entwicklungsländern auf. Die Kommission arbeitet mit den nationalen Behörden beständig daran, etwas in dieser Angelegenheit zu unternehmen. Bereits sehr mehr als zehn Jahren (z. B. seit 1995 in Kamerun) enthalten die meisten vom EEF finanzierten Programme für Zusammenarbeit beim Straßenverkehr entsprechende Spezifikationen, Maßnahmen und Bedingungen im Zusammenhang mit der Instandhaltung von Straßen. Heute gehört die Kommission zusammen mit der Weltbank diesbezüglich zu den führenden Entwicklungspartnern.

14.
Die Kommission erkennt an, dass eine schlechte Planung oder Ausführung maßgebliche Probleme darstellen können, die sich auf die Leistung der Straßeninfrastrukturen auswirken, und unterstützt folglich die nationalen Behörden durch geeignete technische Hilfe, um die Qualität der Planung und Überwachung des Straßenbaus zu verbessern.

Antwort auf die Überschrift vor Ziffer 16.

Nach Auffassung der Kommission bestehen die Probleme bei der Instandhaltung von Straßen zwar weiterhin, aber die Länder haben in den letzten zehn Jahren bei der Verbesserung ihrer Straßeninstandhaltung erhebliche Fortschritte gemacht.

17.
Die Kommission ist der Auffassung, dass die afrikanischen Staaten unterschiedliche institutionelle Strukturen für die Sicherstellung der Instandhaltungsarbeiten von Straßen wählen können. Die Kommission arbeitet auf nationaler Ebene mit den zuständigen Behörden gemeinsam an der Lösung der Probleme im Zusammenhang mit der Planung der Straßeninstandhaltung einschließlich der Verbesserung der Ausschreibungsverfahren, wobei ein angemessenes Gleichgewicht zwischen Verzögerung, Verantwortung und Transparenz angestrebt wird. Es trifft jedoch zu, dass die Kommission viele afrikanische Länder beim Aufbau von Straßenbehörden unterstützt hat.

18.
Die Kommission stimmt insgesamt zu und arbeitet bereits seit vielen Jahren konsequent an der Verbesserung der Kapazitäten der nationalen Behörden bei der Organisation von Studien, der Erhebung von Daten zum Straßenzustand, der Planung der Instandhaltung von Straßen entsprechend dem Bedarf, der Verwaltung von Bauaufträgen und der Überwachung von Instandhaltungsarbeiten.

ANTWORT DER KOMMISSION

19.
Die Kommission stimmt zu, dass eine bedeutende Anzahl der Länder ihre öffentlichen und privaten technischen Kapazitäten bei der Ausführung und Überwachung von Instandhaltungsarbeiten verbessern muss, und arbeitet in vielen Ländern konsequent an diesen Punkten.

22. a)
Die Kommission ist der Auffassung, dass Burkina Faso und Benin in letzter Zeit ein erhöhtes Bemühen gezeigt haben, dem Problem der Überladung von Fahrzeugen zu begegnen. Jedoch hat das bisher noch nicht zu erheblichen Fortschritten geführt.

22. c)
Nach Auffassung der Kommission hat ihr Eingreifen zu diesem positiven Resultat beigetragen.

Antwort auf die Überschrift vor Ziffer 23
Die Kommission fördert die Nachhaltigkeit der Straßeninfrastruktur aktiv und hat in vielen Ländern echte Fortschritte erzielt. Die Kommission stimmt jedoch zu, dass es noch Raum für Verbesserungen gibt.

Antwort auf die Überschrift nach Ziffer 24. c)
Nach Auffassung der Kommission sind die Auswirkungen der auferlegten Bedingungen zufriedenstellend, jedoch ist sie auch der Auffassung, dass es noch Raum für Verbesserungen gibt.

25.
Die Kommission ist der Auffassung, dass Finanzierungsabkommen die erwarteten Reformen in zunehmendem Maße auf eindeutige, strukturierte Weise darlegen. Dies stärkt die Grundlagen für die Auszahlungsentscheidungen.

26.
In Ländern, in denen sektorbezogene Budgethilfe für Straßen umgesetzt wird, leistet die Kommission im Allgemeinen als Teil ihrer Unterstützung Hilfe bei der Verbesserung der Systeme zur Leistungsüberwachung, um die Fähigkeit der Regierung zur Erhebung und Analyse von Daten zu verbessern. Im Hinblick auf die Leistungsindikatoren für die variablen Tranchen besteht die Praxis der Kommission darin, die Ziele zu verwenden, welche die Regierung in ihrem Fünf- oder Zehnjahresplan für die Entwicklung des Straßensektors aufgestellt hat. Es könnte vorkommen, dass die Straßenbehörde in ihrem jährlichen Arbeitsplan im Einklang mit den aktuellen Prognosen weniger ambitionierte Ziele wählt. Das bedeutet nicht, dass die ursprünglich gesteckten Ziele unrealistisch waren.

27.
Eine Finanzierungsvereinbarung für ein EEF-Projekt kann eine Umsetzungsperiode von fünf bis sieben Jahren haben, was einem Partnerland im Prinzip ausreichend Zeit geben sollte, gewisse Bedingungen zu erfüllen. Aufgrund der Probleme im Zusammenhang mit der Aussetzung der EEF-Förderung bei bereits unterzeichneten Verträgen besteht jedoch die einzige Möglichkeit darin, die Erfüllung von Bedingungen vor Beginn der Ausschreibungsverfahren oder der Unterzeichnung von Bauaufträgen zu verlangen (wodurch die Zeit zur Erfüllung der Bedingung auf wenige Monate verkürzt würde). Dieses System hat sich häufig als erfolglos erwiesen. Daher neigt die Kommission dazu, gemeinsam mit Anreizen realistische und relevante Begleitmaßnahmen vorzugeben, die genau überwacht werden, anstatt den Erfolg des Programms durch strenge Vorbedingungen zu gefährden.

Die Kommission hat in zahlreichen Fällen den nationalen Behörden gegenüber ihre Bedenken darüber zum Ausdruck gebracht, dass die übernommenen Verpflichtungen nicht den Verpflichtungen der Finanzierungsvereinbarung entsprachen, und dabei angedeutet, dass eine Konsequenz dieses Umstands (wenn er nicht behoben wird) eine Ablehnung des Straßenbauvertrags sein wird, für den derzeit ein Ausschreibungsverfahren läuft. Dieser Ansatz hat zu gemischten Ergebnissen geführt.

Zur Verbesserung dieser Situation sind die Kommission und andere Geber zu einem Rahmen für die ergebnisorientierte Leistungsbewertung als Alternative zu dem System der prozessorientierten Konditionalität übergegangen.

28.
Bei Eingriffen wie der Gründung von Straßenfonds und Straßenbehörden oder anderen Eingriffen im Zusammenhang mit der Kontrolle der Achsüberladung erfordert die Umsetzung mehrere Jahre. Daher ist es häufig nicht wünschenswert, die Verwirklichung dieser Maßnahmen als Vorbedingung für die Unterzeichnung einer Finanzierungsvereinbarung zu stellen. Die Situation muss von Fall zu Fall beurteilt werden, und was in einem Land erfolgreich ist, führt nicht unbedingt auch anderswo zum Erfolg. Die Kommission zieht es vor, gemeinsam mit anderen Gebern einen umfassenden Dialog zu führen, der möglichst breit gefasste institutionelle Reformen umfasst, und die Erfahrung zeigt, dass die Verwendung von Bedingungen nicht immer die beste Lösung ist. In den letzten 20 Jahren wurden in den afrikanischen Ländern südlich der Sahara 30 Straßenfonds und 20 Straßenbehörden aufgebaut, wobei nur sehr selten Bedingungen angewandt wurden.

ANTWORT DER KOMMISSION

29.
Die Kommission konzentriert sich vor allem in Ländern, in denen sektorbezogene Budgethilfe für Straßen umgesetzt wird, auf leistungsorientierte Rahmen für Leistungsbewertungen und verwendet keine strengen Bedingungen für neue Programme mehr (siehe Antwort auf Ziffer 27 und 28). Dieser Ansatz ermöglichte die vom Hof beschriebenen erheblichen Verbesserungen.

30.
Die Kommission ermutigt Partnerländer dazu, dem Problem der Überladung von Fahrzeugen mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Dieses Problem ist jedoch komplex und betrifft auch andere wichtige Interessengruppen des Sektors, wie Transportunternehmen, Spediteure, Logistikbetriebe, Hafenbehörden und andere Behörden wie das Finanzministerium, den Zoll usw.

Die Kommission geht dazu über, dieses Problem im Sektordialog auf nationaler Ebene und im Rahmen der Verkehrsförderprogramme auf regionaler Ebene anzugehen.

31.
Wirksame Maßnahmen gegen die Überladung von Fahrzeugen können sich nicht auf die Einführung von mehr Kontrollpunkten, Brückenwaagen und Gesetzen beschränken. Sie müssen sich auch auf die Interessengruppen des Sektors erstrecken, die direkt für die Überladung der LKWs verantwortlich sind, vor allem auf die Transportunternehmen, die Spediteure und die Logistikanbieter. So arbeitet die Kommission beispielsweise in Tansania an einem sehr innovativen Programm namens „One-Stop-Prüfstationen", um die Effizienz bei der Überwachung und Kontrolle der Überladung zu verbessern. Dieses Programm ist das Ergebnis eines langen Dialogs mit allen Interessengruppen des öffentlichen und des privaten Sektors. Das zeigt, dass für die Bekämpfung des Problems eine breite Palette an Maßnahmen notwendig ist.

32.
Die Kommission bemüht sich bei der Bekämpfung der Überladung von Fahrzeugen um ein einheitliches Vorgehen und geht dazu über, dieses Problem auch auf regionaler Ebene anzugehen. Tatsächlich könnte die Tatsache, dass die Überladung lediglich in einigen der Länder bekämpft wird, zu einer Verzerrung des Wettbewerbs und einer Umleitung des Verkehrs führen. Zwei neue regionale Projekte des zehnten EEF zur Verkehrsförderung in Westafrika befinden sich in der Formulierungsphase, und beide enthalten mehrere Maßnahmen zur Bekämpfung der Überladung auf regionaler Ebene.

33.
Die Kommission geht allmählich zu einem ganzheitlicheren, pragmatischeren Ansatz über, um die Überladung Schritt für Schritt zu verringern.

Antwort auf die Überschrift vor Ziffer 34
Die Kommission stellt fest, dass der Hof den politischen Dialog in Ziffer 35, 36, 38 und 39 vielfach positiv beurteilt hat. Die Kommission wird sich um die volle Ausschöpfung des Potenzials bemühen.

34.
Siehe Antworten auf Ziffer 25 und 33.

37.
Die Investitionen beziehen sich hauptsächlich auf Sanierungsarbeiten des bestehenden zentralen Straßennetzes und viel weniger auf den Ausbau des Netzes. Nach Auffassung der Kommission haben ihre Bemühungen in den meisten Partnerländern zur Förderung der Ausgaben für die Instandhaltung beigetragen.

38. b)
Die Kommission richtet ihr Augenmerk auf die Ergebnisse und setzt bei neuen Programmen keine strengen Bedingungen mehr ein (siehe Antwort auf Ziffer 27). Das Programm wird von der EIB, der AFD und der AfDB mitfinanziert.

38. c)
Die Geber haben 2011 mit dem Ausschuss für Technische und Finanzielle Interessengruppen (Comité des Partenaires Techniques et Financiers – CPTF) eine formale Struktur für die Konsultation und für die Grundlage des politischen Dialogs mit der Regierung errichtet. 2012 wurde eine Arbeitsgruppe für Verkehr und Infrastruktur gebildet. Außerhalb dieser formalen Struktur wird der Dialog in den vierteljährlichen Fortschrittskonferenzen mit den Vertretern des NAO, des Ministeriums und der Delegation der EU (EUD) fortgeführt, wobei einmal jährlich Sitzungen auf Minister- und Botschafterebene stattfinden.

Die erwähnten Haushaltsänderungen wurden auf höchster Regierungsebene veranlasst, ohne Einbeziehung der an der Instandhaltung von Straßen beteiligten Behörden. Die Änderungen waren die Folge der Errichtung einer Ölraffinerie auf tschadischem Gebiet, die das System der Erhebung von Treibstoffabgaben vollkommen veränderte. Die EUD respektierte zunächst die Souveränität der Regierung bei der Anpassung ihrer Haushaltabläufe an die sich ändernden Umstände des Landes, sie reagierte jedoch, als sie sich der damit einhergehenden Verringerung bei den Instandhaltungsmitteln bewusst wurde.

ANTWORT DER KOMMISSION

39.
Die Kommission nimmt die positive Bewertung des Hofes zur Kenntnis und stellt fest, dass in den drei verbleibenden Ländern in letzter Zeit positive Entwicklungen zu verzeichnen waren.

39. d)
Um den Weg für den politischen Dialog zu ebnen, wurden Maßnahmen ergriffen, um das Problem auf technischer Ebene zu lösen: Zu den vom neunten und zehnten EEF finanzierten technischen Maßnahmen gehörten die Entwicklung von Strategien für die Bekämpfung der Überladung von Fahrzeugen (siehe Bemerkung des Hofes, Ziffer 44b) und die Einführung einer zusätzlichen Kontrollinfrastruktur für Fahrzeugladungen.

Antwort auf die Überschrift nach Ziffer 39. d)
Die Kommission teilt die Auffassung, dass die Ergebnisse nützlich waren. Dort, wo die Ergebnisse begrenzt waren, lag dies an dem schwierigen Umfeld und der schwachen Kapazität der nationalen Behörden.

40. c)
Das Programm zum Aufbau der Kapazitäten in Tansania betraf auch die Straßenbehörden und, in begrenztem Umfang, die lokalen Regierungsbehörden.

42. b)
Die erwähnten Schwierigkeiten traten 2008 nach dem Angriff der Rebellen auf (zu Beginn der Umsetzung der technischen Unterstützung). Inzwischen wurden mit Ausnahme eines einzigen Auftrags Mittel für alle Aufträge zugewiesen, und bei einigen Aufträgen wurden die Beträge erhöht. Die Straßenbehörde (AGER) hat kürzlich ihren Betrieb aufgenommen.

42. d)
Dies ist Teil des Sektordialogs, und die Delegation unterstützt die Umsetzung der Empfehlungen der Studie.

42. e)
Die Kommission stimmt der Auffassung zu, dass der Dezentralisierungsprozess eine der größten Herausforderungen ist, vor allem angesichts der schwachen technischen und finanziellen Kapazität der lokalen Behörden.

43.
In den letzten 20 Jahren hat sich die Kommission in praktisch allen Ländern, in denen sie Straßenprojekte finanziert hat, für die Unterstützung der Achslastkontrolle engagiert. Dies geschieht häufig auch im Rahmen der technischen Zusammenarbeit.

44. c)
Entsprechend bereitet die Kommission jetzt mit den zuständigen Behörden zwei regionale Programme (12,5 und 15 Mio. EUR) für die Verkehrsförderung in Westafrika vor, die Kontrollsysteme für die Überladung von Fahrzeugen (z. B. Brückenwaagen, gemeinsame Grenzposten, GPS-Systeme zur Überwachung von LKWs und Containern) auf nationaler und regionaler Ebene unterstützen.

44. e)
Tansania hat als Mitglied der EAC das Gesetz zur Kontrolle der Fahrzeugbeladung (Vehicle Load Control Bill) unterzeichnet, das auf Ministerebene vereinbart wurde. Voraussichtlich wird es 2012 als Gemeinschaftsrecht in Kraft treten.

SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

SCHLUSSFOLGERUNG

45.
Die Kommission hat bei ihrer Unterstützung eines nachhaltigen Straßennetzes in den afrikanischen Ländern südlich der Sahara erhebliche Fortschritte erzielt. Dieser Fortschritt reicht jedoch noch nicht aus, um eine Gesamtnachhaltigkeit des ganzen afrikanischen Straßennetzes zu gewährleisten.

46.
Die Kommission stimmt dem zu. Die Kommission stellt fest, dass die zwei Drittel der Straßen, bei denen der Hof einen relativ guten bis sehr guten Zustand festgestellt hat, 90 % der Kilometer ausmachen.

Die Kommission vertritt die Auffassung, dass die unterschiedlichen Grade vorzeitiger Verschlechterung sich nur auf Teile dieser Straßen beziehen. Dies spiegelt die häufige Bevorzugung von Investitionen gegenüber Instandhaltungsmaßnahmen wider.

47.
Die Kommission führt mit großem Engagement einen politischen Dialog, der auf positive Ergebnisse verweisen kann, und sie stellt fest, dass bei dem Aufwand für die Straßeninstandhaltung Fortschritte zu verzeichnen sind und der Achsüberladung Aufmerksamkeit gewidmet wird.

Der Einfluss der Kommission hängt von dem Engagement und der Kapazität seiner Partner, von den investierten Beträgen und von der Politik ab, die von den anderen Gebern in dem Sektor verfolgt wird.

Die Kommission erkennt an, dass das Erfolgsniveau bei der von der Kommission finanzierten technischen Zusammenarbeit noch verbessert werden kann.

ANTWORT DER KOMMISSION

Empfehlung 1 a)
Die Kommission erklärt sich bereit, Länder zu unterstützen, die eine geeignete Sektorpolitik ganz allgemein und spezifische Maßnahmen zur Verbesserung der Straßeninstandhaltung und zur Kontrolle der Achsüberladung umsetzen. Dabei bleibt jedoch festzuhalten, dass alle von der Kommission finanzierten Eingriffe immer von den Forderungen der Partnerländer ausgehen.

Empfehlung 1 b)
Die Kommission stimmt im Prinzip zu. Jedoch würde die Kommission es in Fällen mit minimalem Fortschritt und eines anhaltenden erfolglosen Sektordialogs erwägen, ihre Unterstützung einzustellen.

Empfehlung 1 c)
Die Kommission stimmt der Empfehlung zu.

Empfehlung 2 a)
Insgesamt stimmt die Kommission überein, dass ein Bedarf am Ausbau des Dialogs und der kontinuierlichen Überwachung der Regierungsleistungen in dem Sektor besteht. Jedoch geht die Kommission im Einklang mit dem Prinzip der Wirksamkeit der Entwicklungszusammenarbeit und in Abstimmung mit anderen Gebern allmählich von einem System auf der Grundlage direkter Bedingungen zu einem stärker gegliederten Rahmensystem für die ergebnisorientierte Leistungsbewertung über.

Empfehlung 2 b)
Die Kommission stimmt zu, stellt jedoch fest, dass dies aufgrund der in Ziffer 27 aufgeführten Gründe nur in einer begrenzten Anfall der Fälle möglich sein wird.

Empfehlung 2 c)
Die Kommission stimmt der Empfehlung zu und führt in den meisten Ländern bereits periodische Leistungsbewertungen durch. Sie hat auch die Absicht, bei Projekten, deren Finanzierung ein gewisses Maß übersteigt, Ex-post-Projektbewertungen einzuführen.

Empfehlung 2 d)
Die Kommission stimmt der Empfehlung zu und setzt die Weiterverfolgung der Schlussfolgerungen der verschiedenen Leistungsbewertungen in den meisten Ländern bereits um.

Empfehlung 2 e)
Die Kommission hält den Rückzug aus dem Sektor für den Fall eines erfolglosen Dialogs mit einem Landespartner für eine gute Option. Die Kommission erinnert jedoch daran, dass sie die Zahlungen nicht einstellen kann, wenn ein spezifischer Bauauftrag unterzeichnet wurde und bereits läuft.

Empfehlung 3 a)
Die Kommission stimmt der Empfehlung zu.

Empfehlung 2 b)
Die Kommission stimmt der Empfehlung zu.

Empfehlung 2 c)
Die Kommission stimmt der Empfehlung zu.

Europäischer Rechnungshof

Sonderbericht Nr. 17/2012
Beitrag des Europäischen Entwicklungsfonds (EEF) zu einem nachhaltigen Straßennetz in den afrikanischen Ländern südlich der Sahara

Luxemburg: Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union

2012 – 55 S. – 21 × 29,7 cm

ISBN 978-92-9237-963-6
doi:10.2865/36462

WO ERHALTE ICH EU-VERÖFFENTLICHUNGEN?

Kostenlose Veröffentlichungen:

- über EU Bookshop (http://bookshop.europa.eu);
- bei den Vertretungen und Delegationen der Europäischen Union.
  Die entsprechenden Kontaktdaten finden sich unter http://ec.europa.eu oder können per Fax unter der Nummer +352 2929-42758 angefragt werden.

Kostenpflichtige Veröffentlichungen:

- über EU Bookshop (http://bookshop.europa.eu).

Kostenpflichtige Abonnements (wie z. B. das *Amtsblatt der Europäischen Union* oder die Sammlungen der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union):

- über eine Vertriebsstelle des Amts für Veröffentlichungen der Europäischen Union (http://publications.europa.eu/eu_bookshop/index_de.htm).

QJ-AB-12-018-DE-C

STRASSEN SIND VON WESENTLICHER BEDEUTUNG FÜR DIE REGIONALE INTEGRATION, DAS WIRTSCHAFTSWACHSTUM, DIE SOZIALE ENTWICKLUNG, EINE WIRKSAME ÖFFENTLICHE VERWALTUNG UND DIE SICHERHEIT. DER HOF PRÜFTE, OB DER EEF ZUR NACHHALTIGKEIT DES STRASSENNETZES IN DEN AFRIKANISCHEN LÄNDERN SÜDLICH DER SAHARA BEIGETRAGEN HAT. ER GELANGT ZU DEM SCHLUSS, DASS DIE KOMMISSION BEI DER FÖRDERUNG DER ANNAHME UND UMSETZUNG SEITENS DER PARTNERLÄNDER DER SEKTORPOLITISCHEN REFORMEN, DIE NOTWENDIG SIND, UM DIE BESTEHENDEN HINDERNISSE FÜR EIN NACHHALTIGES STRASSENNETZ ZU BESEITIGEN, BEDINGTE WIRKSAMKEIT ERZIELT. DER HOF EMPFIEHLT, DIE EEF-MITTEL SCHWERPUNKTMÄSSIG DORT EINZUSETZEN, WO DIE GRÖSSTE WIRKUNG ERZIELT WERDEN KANN, UND DIE ART UND WEISE, WIE DIE KOMMISSION DIE KONDITIONALITÄT, DEN POLITISCHEN DIALOG UND DIE TECHNISCHE ZUSAMMENARBEIT NUTZT, ZU VERBESSERN.

EUROPÄISCHER RECHNUNGSHOF

Amt für Veröffentlichungen

ISBN 978-92-9237-963-6