

Mali – Selbsthilfefonds Dogonland/ Phase III

Ex Post-Evaluierungsbericht (Schlussprüfung)

OECD-Förderbereich	31120 / Landwirtschaftsentwicklung	
BMZ-Projektnummer	2003 65 387	
Projektträger	Landwirtschaftsministerium <i>Direction de l'Agriculture</i>	
Consultant	---	
Jahr des Ex Post-Evaluierungsberichts	2010	
	Projektprüfung (Plan)	Ex Post-Evaluierungsbericht (Ist)
Durchführungsbeginn	Januar 2004	Januar 2004
Durchführungszeitraum	48 Monate	66 Monate
Investitionskosten	9,25 Mio. EUR	13,53 Mio. EUR
Eigenbeitrag	0,25 Mio. EUR	0,83 Mio. EUR
Finanzierung, davon FZ-Mittel	8,0 Mio. EUR	11,0 Mio. EUR
Andere beteiligte Institutionen/Geber	DED -	DED Dänische Kooperation
Erfolgseinstufung	2	
• Relevanz	2	
• Effektivität	2	
• Effizienz	2	
• Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen	2	
• Nachhaltigkeit	3	

Mit dem Vorhaben soll im Dogonland die wirtschaftliche und soziale Entwicklung gefördert und zur Armutsbekämpfung beigetragen werden. In enger Zusammenarbeit mit dem DED wird unter Nutzung des Selbsthilfepotenzials der Bevölkerung der Bau bzw. die Rehabilitierung von Kleinstaudämmen, Erosionsschutzmaßnahmen sowie die verbesserte infrastrukturelle Erschließung des Programmgebiets über den Ausbau einer Regionalpiste (ca. 63 km) und von Dorfzugangswegen (ca. 280 km) unterstützt. Primäre Zielgruppen sind arme Bevölkerungsgruppen der Dogonregion, u.a. Frauen und Kinder. Weiterhin wird der Entwicklungsansatz im Rahmen einer Pilotphase in Bélédougou auf eine andere Region in Mali übertragen. Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 13,5 Mio. €, wovon 0,8 Mio. € als Eigenbeitrag der Bevölkerung und des malischen Staates, 1,7 Mio. € über die Leistungen des DED und 11,0 Mio. € aus FZ finanziert werden.

Kurzbeschreibung, Oberziel und Projektziele mit Indikatoren

Oberziel des Vorhabens war ein Beitrag zur Armutsbekämpfung im Dogonland über die Förderung der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung (kein Oberzielindikator festgelegt). Als Programmziel war die nachhaltige Nutzung der geschaffenen bzw. finanzierten Infrastruktur definiert, um die Lebensbedingungen der Bevölkerung dauerhaft zu verbessern, mit den folgenden Indikatoren: (1) verbesserte Ernährungssituation (Nahrungsmittelengpässe in Monaten pro Jahr bestehen ab 2006 nur noch 2 Monate; 80 % der Geschäfte bieten während des ganzen Jahres Lebensmittel an); (2) erhöhte Nutzung der Gesundheitseinrichtungen (die Zahl der eingewiesenen Patienten und Schwangeren steigt um 50 % ab 2008); (3) verstärkte Nutzung der Schulen.

Zielgruppe des Vorhabens war die ländliche Bevölkerung des gesamten Dogonlandes mit rd. 955.000 Einwohnern. Durch den verbesserten Zugang zu Schulen, Gesundheitsstationen und Märkten sind besonders Frauen und Kinder primäre Zielgruppen des Vorhabens. Zielgruppe in der Programmregion Bélédougou sind die bäuerlichen Haushalte im Einzugsgebiet der Staudämme (rd. 11.300 Einwohner).

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

Das Vorhaben umfasste die folgenden Komponenten:

- (1) Mobilisierung und Organisation der Bevölkerung, insbesondere für Inwertsetzung und Unterhaltung der FZ-finanzierten Maßnahmen;
- (2) Rehabilitierung bzw. Ausbau der Regionalpiste Kendié-Borko–Nationalstraße RN 16 (Plan: 2 Pisten);
- (3) Rehabilitierung von 243 km Dorfzugangspisten (Plan: 165 km);
- (4) Neubau von 35 (Plan: 16) und Rehabilitierung von 15 (Plan: 21) Kleinstaudämmen.
- (5)

Nachdem die Regionalpiste Kokolo–Ningari zwischenzeitlich in das nationale Straßenprogramm aufgenommen worden war, wurde entschieden, die Piste nicht mehr über das Vorhaben zu finanzieren und die damit frei gewordenen Projektmittel für die Finanzierung einer Pilotphase in der Region Bélédougou sowie der Kostenerhöhungen auf der Piste Kendié-Borko-RN 16 einzusetzen.

Wie in den vorangegangenen Phasen entwickelt bzw. erprobt, sah das Durchführungskonzept für die Dorfzufahrtspisten und die Kleinstaudämme ein Höchstmaß an finanzieller und materieller Eigenleistung der Nutzer vor. Vorbedingung für eine Investition war die Organisation der Dorfbevölkerung in Straßen- bzw. Staudammkomitees. Für den Bau eines Kleinstaudamms mussten vor Baubeginn finanzielle Eigenbeiträge (rd. 4 % der geschätzten Baukosten) entrichtet werden. Die Bevölkerung führte die Bauarbeiten in Eigenleistung aus, mit technischer Unterstützung durch Fachkräfte des Programms. Lokale Baustoffe (Sand, Steine, Laterit, Wasser) wurden von der Bevölkerung bereitgestellt, während weitere Baumaterialien wie Stahl, Zement, einfache Werkzeuge und der Transport von Laterit aus Programmmitteln bestritten wurden. Das hohe Selbsthilfepotenzial der Bevölkerung im Dogonland ermöglichte die bei PP angestrebte Eigenleistung bei den eigentlichen Baukosten (d.h. ohne Planung und Überwachung) in Höhe von 20 % beim Bau von Kleinstaudämmen und 17 % bei Dorfzufahrtspisten.

Die Unterhaltung und Wartung der Staudämme obliegt den lokalen Wartungskomitees, die vor Baubeginn gegründet und durch das Programm drei bis vier Jahre geschult und betreut wurden. Die Nutzer zahlen jährlich in einen selbstverwalteten Fonds ein, aus

dem kleinere Reparaturen und Wartungsarbeiten gezahlt werden. Für die Unterhaltung der Dorfzufahrtspisten sind die Pistenkomitees zuständig. Die i.d.R. nach der Regenzeit erforderlichen Reparaturmaßnahmen werden von den Dorfgemeinschaften in Eigenarbeit durchgeführt.

Wesentliche Ergebnisse der Wirkungsanalyse und Erfolgsbewertung

Die Regionalpiste Kendié-Borko-RN 16 erlaubt eine bessere Verkehrsanbindung von 5 ländlichen Kommunen mit insgesamt rd. 47.500 Einwohnern in 84 Dörfern. Somit lassen sich 30 Schulen (davon 6 Sekundarschulen), 4 Gesundheitsstationen, 10 Märkte, 26 Kleinstaudämme und neun touristisch interessante Orte leichter erreichen. Aus der M&E-Abteilung des Programms liegen nur wenige belastbare Daten zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens vor. Unzweifelhaft ist aber das Verkehrsaufkommen im Vergleich zur Situation vor dem Pistenausbau stark angestiegen, besonders bei den für den Personen- und Warentransport hauptsächlich genutzten Motorrädern. Die Regionalpiste erleichtert zudem den Austausch zwischen der Produktionsregion für Hirse und den Bewässerungsflächen von Borko und führte zu einer signifikanten Verringerung von Fahrzeit (um ca. 3 Stunden) und Transportkosten. Durch die niedrigeren Transportkosten sind die Erlöse für lokale Produkte (Tiere, Zwiebeln) erheblich gestiegen, bei gleichzeitiger Verringerung der Preise für importierte Güter (Hirse, Stoffe etc.). Angabegemäß hat die bessere Erreichbarkeit der Gesundheitsstationen dort auch eine höhere Auslastung zur Folge. Im Einzugsgebiet wurden im Zuge anderer Interventionen zudem 6 weitere Grundschulen gebaut, wodurch rd. 1.000 Kinder zusätzlich eingeschult werden konnten.

Als Ergebnis der Komponente „Dorfzugangspisten“ profitieren nunmehr 191 Dörfer mit insgesamt rd. 167.000 Einwohnern von der besseren Anbindung an die größeren Regionalpisten und somit von einer besseren Erreichbarkeit von inzwischen 22 Märkten, 5 Alphabetisierungsstationen, 34 Schulen, 10 Gesundheitsstationen und 41 Staudämmen. Die Ergebnisse der 2004 und 2008 durchgeführten Erhebungen zur Verkehrsentwicklung in ausgewählten Dörfern mit Dorfzugangspisten bestätigen den deutlichen Anstieg v.a. des Gütertransports. Darüber hinaus dienen einzelne Dorfzufahrtspisten der Förderung des Tourismus, der in einigen Dörfern zunehmend an wirtschaftlicher Bedeutung gewinnt.

Von den 50 im Rahmen der dritten Phase neu gebauten (35) bzw. rehabilitierten (15) Kleinstaudämmen wurden insgesamt 43 als Teil des programmeigenen Monitoring-Systems über einen Zeitraum von mindestens 3 Jahren hinsichtlich ihrer Nutzung intensiv verfolgt. Als Ergebnis ist festzustellen, dass nur 4 der 43 Dämme (9 %) auf Grund unzureichenden Wassereinstaus gar nicht oder nur eingeschränkt genutzt werden konnten. Abgesehen von einem einzigen Staudämmen mit ausschließlichem Reis-anbau (2 %) wurden somit 38 Staudämme (88 %) zumindest einmal pro Jahr für den Gemüseanbau genutzt, während in 69 % der Fälle (30 Dämme) mindestens 2 Anbauperioden realisiert werden konnten. Ein Dreifachanbau erfolgte in 25 % der Fälle (11 Dämme).

Die landwirtschaftliche Nutzung im Dogonland wird durch den marktorientierten Gemüseanbau dominiert, wobei Schalotten auf Grund des geringen Anbaurisikos, der guten Lagerfähigkeit und des nach wie vor hohen Marktpreises mit 80 – 90 % der gesamten Anbaufläche unverändert eine herausragende Stellung einnehmen. Zweitwichtigste Anbaukultur ist Piment. Im Pilotvorhaben BéléDougou wurden die neu erschlossenen Flächen bisher etwa je zur Hälfte für den Nassreis- und den Gemüseanbau genutzt. Die Erhöhung des Grundwasserstandes erlaubt darüber hinaus eine Ausweitung der Sorghumflächen im Trockenfeldbau. Generell dient das Getreide vorrangig der Selbstversorgung, während das Gemüse überwiegend vermarktet wird.

Aus einzelwirtschaftlicher Sicht ergeben sich für alle Anbieter und Nachfrager von Transportdienstleistungen weitere erhebliche positive Wirkungen durch die signifikant verringerten Betriebskosten der Fahrzeuge und begleitende Zeitersparnisse auf den im Rahmen des Programms rehabilitierten Pistenabschnitten. In Ermangelung entsprechender Haushaltserhebungen lässt sich nicht methodisch belastbar herleiten, in welchem Maße sich die Einkommenseffekte auf die allgemeine Änderung des Preisgefüges (verringerte Preise „importierter“ Güter und Dienstleistungen; steigende Verkaufspreise lokal erzeugter Güter), die bessere Verkehrsanbindung bzw. die niedrigeren Transportkosten zurückführen lassen.

Die im Rahmen der Abschlusskontrolle durchgeführte Berechnung der gesamtwirtschaftlichen Rentabilität des Neubaus von Kleinstaudämmen bestätigte generell die positiven Ergebnisse der Ex Post-Evaluierung von Phase II. Für die im Rahmen der dritten Phase neu gebauten 35 Kleinstaudämme schwankte die interne Verzinsung von minimal 2 % bis zu maximal 47 %. Darüber hinaus ergeben sich folgende – positive wie negative – Effekte, die sich generell einer Quantifizierung entziehen:

- (1) Leichter Marktzugang mit mehr Einkommensmöglichkeiten für die Bevölkerung;
- (2) verbesserte Zugangsmöglichkeiten zu sozialer Infrastruktur im Bildungs- und Gesundheitswesen;
- (3) erhöhter Druck auf marginale Böden durch Ausbau der Bewässerungslandwirtschaft und damit erhöhte Risiken für Übernutzung des Potenzials;
- (4) erhöhter Einschlag der ohnehin knappen Brennholzressourcen für die lokalen Märkte und damit erhöhte Risiken der Bodenerosion und Desertifikation.

Begrenzte positive Umweltwirkungen resultierten aus den umfangreichen Erosionsschutzmaßnahmen (z.B. kleine Steinwälle), die zur Rückgewinnung degradierter Flächen für die landwirtschaftliche Nutzung führten. Weitere positive Effekte dürften besonders in der Pilotregion Bélé Dougou von den Kleinstaudämmen ausgehen (erhöhte Grundwasseranreicherung, bessere Wasserspeicherung), lassen sich aber kaum quantifizieren. Angesichts der weiterhin sehr geringen Anwendungsintensität ertragssteigernder Inputs wie mineralischer Düngemittel oder auch Pflanzenschutzmittel sind negative Umwelteffekte z.B. durch erhöhten Nährstoffeintrag ins Grundwasser bisher ebenso wenig festzustellen wie Probleme der Bodenversalzung oder Staunässe als Folge mangelnder Drainage. Gleiches gilt für die Ausbreitung wasserinduzierter Krankheiten.

Das geplante und tatsächlich umgesetzte Durchführungskonzept beruhte sehr stark auf der Mobilisierung und effektiven Förderung der Eigenbeteiligung und Eigenverantwortung der Zielgruppe - sowohl bei der Planung und Durchführung als auch bei Betrieb bzw. Unterhaltung. Zusätzlich wurde in den Komponenten Regional- und Dorfzugangspisten die Beteiligung der ländlichen Gemeinden aktiv gefördert und umgesetzt. Letztlich ergeben sich daraus auch erhebliche strukturelle Wirkungen sowohl bei der besseren Beteiligung der Zielgruppen als auch hin zu verstärkter Dezentralisierung in ländlichen Gebieten.

Mit dem Vorhaben ist es gut gelungen, die vorhandenen Selbsthilfepotenziale der Bevölkerung zu erschließen und zu nutzen. Im Vergleich zu anderen Regionen des Landes weist die Programmregion eine unverändert überdurchschnittlich hohe Armutsinzidenz auf, die nach letzten Schätzungen mehr als die Hälfte der Bevölkerung betrifft. Wie bereits für die Phase 2 festgestellt, ergeben sich rückblickend nur geringe und kaum zu konkretisierende Wirkungen des Vorhabens hinsichtlich einer verbesserten Geschlechtergerechtigkeit.

Als größtes Nachhaltigkeitsrisiko war zu Beginn die mangelnde Unterhaltung der geschaffenen Bauten identifiziert worden. Während der Durchführung wurde diesem Risiko v.a. durch die intensive Betreuung und Ausbildung der Pisten- und Staudammkomitees mit dem Ziel begegnet, die Selbstverantwortung der Zielgruppe für Betrieb und Instandhaltung nachhaltig zu fördern, mit einer Nachbetreuungsphase von in der Regel für 3 Jahren nach Fertigstellung. Das als hoch eingestufte Risiko der rechtzeitigen Verfügbarkeit ausreichender Mittel für die periodische Wartung der Regionalpisten besteht weiterhin, da das Bauministerium seinen Verpflichtungen nur unregelmäßig nachkommt. Die vom Vorhaben unterstützten kommunalen Brigaden zur Unterhaltung der Regionalpiste führen zwar einfache Arbeiten durch, funktionieren aber nicht durchgehend. Dagegen ist das Risiko einer mangelnden Wartung der Staudämme und Dorfzufahrtspisten viel geringer.

Das Risiko der ungerechten Verteilung bewässerbarer Flächen sowie mangelnder Beteiligung der Zielgruppen hat sich im Dogonland kaum eingestellt; die Mitwirkung ist in Bélé Dougou grundsätzlich weniger ausgeprägt und erforderte einen höheren Sensibilisierungsbedarf durch die Beratungsabteilung des Trägers. Auch das bereits als gering eingestufte Problem zu geringer Vermarktung ist bis heute nicht eingetreten, obwohl viele Bauern weiterhin eine Vermarktung direkt nach der Ernte zu vergleichsweise niedrigen Erzeugerpreisen vorziehen, wodurch ihnen – bei angemessener Lagerung, Aufbereitung und Vermarktung – zu einem späteren Zeitpunkt erzielbare, höhere Gewinne entgehen.

Auch der dritten Phase dieses Programms messen wir rückblickend eine hohe Relevanz bei (Teilbewertung: Stufe 2). Die Interventionsgebiete im Dogonland gehören wie das Pilotgebiet Bélé Dougou nach wie vor zu den ärmsten Regionen des Landes (Einkommensarmut nach letzten Schätzungen bei 69 % gegenüber dem Landesdurchschnitt von 59 %). Die erwarteten Wirkungsbezüge gelten weiterhin: die Förderung der landwirtschaftlichen Entwicklung als Haupteinkommensquelle der Bevölkerung und die Erschließung von Verkehrswegen verbreitern die Einkommensbasis und verbessern Vermarktungsmöglichkeiten und den Zugang zu sozialer Basisinfrastruktur, v.a. Bildung und Gesundheit. Die Zielsetzung des Programms entsprach sowohl den entwicklungspolitischen Zielen und Richtlinien des BMZ als auch der nationalen Armutsminderungsstrategie, insbesondere hinsichtlich der Erreichung des Millenniumsziels 1 (Beseitigung von extremer Armut und Hunger). Maßgebliche Elemente des Programms wurden in der Zwischenzeit bei der Formulierung des nationalen Kleinbewässerungsprogramms berücksichtigt und entfalteten damit strukturelle Wirkungen.

Die 3 Indikatoren lassen sich wegen der unzureichenden Datenbasis (s.o.) nur teilweise quantifizieren, können aber i.w. als geeignet und angemessen betrachtet werden. Zusammenfassend ist die Erreichung des Programmziels (nachhaltige Verbesserung der Lebensbedingungen der Bevölkerung durch die nachhaltige Nutzung der geschaffenen bzw. finanzierten Infrastruktur) wie folgt zu bewerten:

Zum Indikator „Beseitigung von Nahrungsmittelengpässen und Steigerung des Lebensmittelangebots“ belegen die entlang der Regionalpisten durchgeführten Studien, dass keine nennenswerten Versorgungsengpässe zu beobachten sind, dass weiterhin dank der Zufahrtspisten die Anzahl der Geschäfte angestiegen und das Angebot an Grundnahrungsmitteln sowie sonstigen Produkten des täglichen Bedarfs stabil ist.

Zum Indikator „höhere Nutzung der Gesundheitseinrichtungen“ liegen bisher keine belastbaren Zahlen vor, da die Regionalpiste Kendié-Borko-RN16 erst kürzlich fer-

tiggestellt wurde und entsprechende Erhebungen erst ab 2010 vorgesehen sind. Die Annahme ist aber plausibel, dass auch für diesen Streckenabschnitt die in früheren Phasen beobachteten Verbesserungen eintreten werden. Dies gilt v.a. für die Erreichbarkeit der Gesundheitsstationen in Notfällen. Zudem können Impfkampagnen in den Dörfern nunmehr schneller und einfacher durchgeführt werden.

Auch zum Indikator „verstärkte Nutzung der Schulen“ fehlen bisher detaillierten Datenerhebungen, so dass sich die Veränderung gegenüber der (nicht erfassten) Ausgangssituation nicht quantifizieren lässt. Immerhin deuten qualitative Angaben wie die Einrichtung weiterer Schulen sowie die Befragungsergebnisse auf positive Entwicklungen hin. Weitere Verbesserungen der Bildungssituation werden infolge der besseren Anbindung dank der höheren Attraktivität der Standorte für Lehrer, die häufigere pädagogische Betreuung durch die Schulaufsicht und die bessere Versorgung der Schulkantinen erwartet.

Insgesamt halten wir die Ziele für überwiegend erreicht, so dass wir die Effektivität des Vorhabens als gut bewerten (Teilbewertung Stufe 2).

Die spezifischen Investitionskosten der Regionalpiste Kendié-Borko-RN 16 sind mit etwa 70.100 EUR pro km angemessen – angesichts der vorherrschenden bodentechnischen Verhältnisse, des Geländereiefs und der entwicklungspolitischen Bedeutung. Für die Dorfzugangspisten ergeben sich mit durchschnittlich rd. 6.420 EUR pro km ebenfalls angemessene spezifische Investitionskosten. Die durchschnittlichen spezifischen Herstellungskosten der Kleinstaudämme sind im Vergleich zu vorangegangenen Programmphasen deutlich gestiegen (im Mittel rd. 50.000 EUR bei Neubau und rd. 9.000 EUR bei Rehabilitierung), wobei die genauen Ursachen angesichts des offenen Programmcharakters und der Heterogenität der einzelnen Standorte nicht im Einzelnen zu ermitteln sind. Für Bélédougou lagen die durchschnittlichen Baukosten eines Kleinstaudamms inklusive Erosionsschutzmaßnahmen mit rd. 182.851 EUR weit über den Vergleichswerten für das Dogonland. Bezogen auf die Bewässerungsfläche ergaben sich jedoch auf Grund der größeren Erschließungsfläche je Damm geringere spezifische Kosten pro ha (rd. 5.000 EUR/ha gegenüber 9.000 EUR/ha) oder pro m³ angestautem Wasservolumen (1,3 gegenüber 1,7 EUR/m³). Andererseits führte die strikte Einhaltung des Auswahlkriteriums „gesamtwirtschaftliche Rentabilität“ dazu, dass im Ergebnis für fast die Hälfte der neu gebauten Kleinstaudämme eine interne Verzinsung von mindestens 20 % erzielt und nur in ca. 11 % der Fälle der Wert von 10 % unterschritten wurde. Wegen dieser positiven Ergebnisse und der Tatsache, dass für die gesamte Infrastruktur (Regionalpiste, Dorfzugangspisten und Kleinstaudämme) die Nutzungsintensität bisher hoch bis sehr hoch liegt, bewerten wir die Effizienz des Vorhabens insgesamt als gut (Teilbewertung: Stufe 2).

Die übergeordneten entwicklungspolitischen Wirkungen des Vorhabens beurteilen wir aufgrund von qualitativen Befragungsergebnissen ebenfalls als gut (Teilbewertung: Stufe 2). Hierbei wurden von der Bevölkerung besonders die folgenden Verbesserungen hervorgehoben, die u.E. als Kenngrößen für z.T. sogar strukturelle Wirkungen dienen können: (1) Rückgang der Wanderarbeit zur Erzielung von Geldeinkommen; (2) besserer Zugang für Frauen zu den bewässerbaren Flächen; (3) Anstieg des Grundwasserspiegels mit positiven Auswirkungen auf die Trinkwasserverfügbarkeit; (4) erhöhte finanzielle Autonomie von Familienmitgliedern; (5) verbesserte Ernährungssicherung; (6) Zuwachs an Erträgen und bewirtschafteten Flächen; (7) verlängerte Verfügbarkeit des Wassers und (8) verbesserte Arbeitsmöglichkeiten durch 2 bis 3 Ernten im Jahr. Der Einkommenszuwachs wird prioritär für Nahrungsmittelausgaben sowie Kleidung, Gesundheit, Schule, Steuern, Transport, landwirtschaftliche Produktionsmittel (z.B. Dünger) und Viehzukäufe verwendet.

Für die Regionalpiste Kendié-Borko-RN 16 – sowie für die in den vorangegangenen Programmphasen realisierten Abschnitte Bandiagara-Kendié und Bandiagara-Bankass – gilt ein unverändert hohes bis sehr hohes Nachhaltigkeitsrisiko, (s.o.), während sich bei den Kleinstaudämmen wesentlich günstigere Perspektiven abzeichnen. Die bisher tatsächlich erbrachten Unterhaltungsleistungen schwanken sehr stark im Zeitablauf und in Abhängigkeit von den jeweiligen, situationsspezifischen Charakteristika der einzelnen Staudämme und des daraus resultierenden Bedarfs an Unterhaltung und Instandsetzung. Zwar konnten bisher die Nutzerkomitees die vereinbarten Nutzerbeiträge mehrheitlich nicht fristgerecht und in der erforderlichen Höhe eintreiben bzw. eine angemessene Hebeeffizienz sicherstellen¹. Immerhin belegen bisherige Erfahrungen, dass die Nutzer bei akutem Bedarf kurzfristig ausreichend Finanzmittel mobilisieren.

Wir erwarten, dass sich die o. g. strukturellen Defizite bei der Bereitstellung ausreichender Budgetmittel für die Pisten auch kurz- bis mittelfristig fortsetzen werden und auf absehbare Zeit ebensowenig mit einer befriedigenden Lösung der institutionellen Verantwortlichkeiten von Kommunen und Ministerium für Pistenunterhaltung und –instandsetzung gerechnet werden kann. Angesichts dieses fortbestehenden Nachhaltigkeitsrisikos und des hohen Anteils der Pistenkomponente an den Gesamtinvestitionen erscheint für das Kriterium der Nachhaltigkeit eine Teilnote 3 gerechtfertigt.

Unter Abwägung der o. g. Wirkungen und Risiken beurteilen wir die entwicklungspolitische Wirksamkeit des Vorhabens zusammenfassend als gut und voll den Erwartungen entsprechend (Erfolgsstufe 2).

Projektübergreifende Schlussfolgerungen

Die bisherigen Schlussfolgerungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Für zielgruppennahe Vorhaben im produktiven Sektor, bei denen die Verantwortung für Betrieb und Instandhaltung ausschließlich bei der Zielgruppe liegt, bieten sich zeitlich begrenzte Strukturen einer projektdurchführenden Stelle an, um von vorneherein die spätere Alleinverantwortung der Begünstigten deutlich herauszustellen.
2. Bei Aufbau von temporären Strukturen als projektdurchführende Stelle sollte bereits bei der Projektprüfung das Ausstiegsszenario zu Ende der externen Unterstützung konzipiert und anschließend fortlaufend auf seine Relevanz hin überprüft werden, um eine eventuell erforderliche Kontinuität von Aktivitäten (z.B. Beratungsmaßnahmen) auch nach Ende der Investitionsmaßnahmen sicherzustellen.

¹ Hierbei ist zu hinterfragen, ob die Akkumulation von Nutzerbeiträgen, d.h. knappen Barmitteln ohne unmittelbaren Verwendungszweck, unter den gegebenen Bedingungen als handlungsrational gelten kann.

Erläuterungen zur Methodik der Erfolgsbewertung (Rating)

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

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

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

Das Kriterium Nachhaltigkeit wird anhand der folgenden vierstufigen Skala bewertet:

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

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

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

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

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