

Mosambik: Stromversorgung Hafen Maputo

Ex Post-Evaluierungsbericht (Schlussprüfung)

OECD-Förderbereich	23040 / Elektrizitätsübertragung/ -verteilung	
BMZ-Projektnummer	1991 65 994	
Projekträger	Portos e Caminhos des Ferro de Mocambique E.P. (CFM)	
Consultant	Deutsche Energie Consult (Decon) Bad Homburg	
Jahr der Schlussprüfung		
	Projektprüfung (Plan)	Schlussprüfung (Ist)
Durchführungsbeginn	4. Quartal 1995	3. Quartal 1996
Durchführungszeitraum	35 Monate	48 Monate
Investitionskosten	10,2 Mio EUR	9,8 Mio EUR
Eigenbeitrag	0,0 Mio EUR	0,0 Mio EUR
Finanzierung, davon FZ-Mittel	10,2 Mio EUR	9,8 Mio EUR
Andere beteiligte Institutionen/Geber	keine	keine
Erfolgseinstufung	3	
• Relevanz	2	
• Effektivität	2	
• Effizienz	4	
• Übergeordnete entwicklungs- politische Wirkungen	3	
• Nachhaltigkeit	3	

Kurzbeschreibung, Oberziel und Projektziele mit Indikatoren

Das FZ- Vorhaben umfasste die Errichtung einer Hauptschaltanlage (33/11 kV), die Rehabilitierung von 16 Transformatorenstationen mit Niederspannungsverteilern sowie die Erneuerung des 11 kV- und 0,4 kV-Kabelnetzes im Hafen Maputo. Zusätzlich wurde die Beleuchtung in einigen Hafengebieten erneuert, die vorhandenen Dieselaggregate rehabilitiert und einige andere kleinere Maßnahmen bei der Hafenbeleuchtung durchgeführt. Finanziert wurden überwiegend Ersatzinvestitionen von unbedingt für den Hafenbetrieb notwendigen Einrichtungen einschließlich der Consultingleistungen.

Das Projektziel war eine zuverlässige Stromverteilung und -versorgung im Hafen Maputo. Das Oberziel bestand in der Sicherung von Arbeitsplätzen, der Erbringung eines Beitrags zur inländischen Wertschöpfung und der Erzielung von Nettodeviseneinnahmen aus dem Dienstleistungsexport.

Indikator zum Oberziel war der Anstieg des Hafenumschlags auf 5,4 Mio t p.a. bis zum Jahr 2000 bei abnehmender Anzahl der Beschäftigten.

Indikator für die Erreichung des Projektziels war ein zuverlässiger Betrieb mit einer Verfügbarkeit des eingespeisten Stroms von mindestens 99,0%, d.h. einem Ausfall der Stromversorgung auf der Mittelspannungsebene von weniger als 80 Std. p.a.

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

Im Rahmen des in 1993 begonnenen Weltbankvorhabens „Maputo Corridor Revitalization Project“ (MCRP, ein „Technical Assistance Project“ mit einem Volumen von 9,3 Mio USD) sollten die grundlegenden schwerwiegenden Trägerschwächen des Hafens Maputo gelöst und ein Beitrag dazu geleistet werden, den Warenumsatz des Hafens, dessen Warenumsatz auf nur mehr 2,4 Mio t gesunken war, wieder auf seinem alten Niveau (15 Mio t) zu etablieren. Die verfolgte Entwicklungsstrategie umfasste folgende Elemente: (a) Weitgehende Privatisierung des Hafen- und Eisenbahnbetriebs durch langfristige Pachtverträge oder Übernahme durch „joint ventures“ mit staatlicher Beteiligung; (b) Umwandlung des staatlichen Trägers CFM in ein autonomes Unternehmen, das hauptsächlich Kontroll- und Überwachungsaufgaben übernimmt und lediglich für die Basisinfrastruktur (z.B. Straßen, Stromversorgung) und Dienstleistungen (z.B. Lotsendienst) des Hafens zuständig ist; (c) Entlassung eines großen Teils der überschüssigen Arbeitskräfte auf der Grundlage eines Sozialplans. Das MCRP wurde verzögert, aber im Wesentlichen erfolgreich abgeschlossen. Durch die englische EZ wurde in 1992 für die notwendigen Investitionen ein Masterplan für den Hafen Maputo erstellt. Für die Instandsetzung und den Ausbau der lange vernachlässigten Hafenanlagen wurde ein Investitionsbedarf von insgesamt 182 Mio ermittelt, davon 20 USD für prioritäre Maßnahmen an übergeordneten Bereichen des Hafens zu denen auch das FZ-Vorhaben gehört. Die aus den FZ-Mitteln finanzierten Leistungen wurden auf schlüsselfertiger Basis ausgeschrieben, wobei der Träger bei der Erstellung und Auswertung der Ausschreibung, der Bauüberwachung und –abnahme durch einen aus FZ-Mitteln finanzierten Consultant unterstützt wurde. Wesentliche Abweichungen von der Projektplanung betrafen die Kosten. Infolge günstiger Vertragspreise verblieben erhebliche Restmittel von denen ein Teil für folgende zusätzliche Maßnahmen eingesetzt wurde:

- Erneuerung der Beleuchtung der wichtigsten Hafeneinrichtungen außerhalb des Konzeptionsbereichs des zukünftigen privaten Betreibers;
- Lieferung von Beleuchtungsmaterial für eine neu zu erstellende Zufahrtsstraße und eine 11 kV-Schaltanlage für das Zucker-Terminal;
- Rehabilitierung der beiden Dieselaggregate in der Haupttrafostation A (ohne Kapazitätserweiterung), die im Bedarfsfall als Notstromreserve dienen;
- Erneuerung der Gleich- und Wechselspannungsanschlüsse der Hafenkräne, da die bestehenden Anschlüsse nicht mehr betriebssicher waren.

Restmittel i.H.v. rd. 0,5 Mio EUR wurden für das FZ-Vorhaben Stromversorgung Hafen Matola reprogrammiert. Administrative Verzögerungen beim Träger und Probleme mit der mosambikanischen Zollabfertigung führten zu einem verzögerten Beginn des Vorhabens und einer längeren Durchführungsdauer.

Wesentliche Ergebnisse der Wirkungsanalyse und Erfolgsbewertung

Ergebnis der FZ-Maßnahmen ist eine funktionsfähige Stromversorgung aller elektrisch betriebenen Einrichtungen und Anlagen im Haupthafen Maputo. Die Auslegung der Projektmaßnahmen im Sinne einer Grundausstattung ist auch aus heutiger Sicht angemessen. Für den überwiegenden Teil der installierten Anlagenteile existieren Standardgrößen. In der Regel wurden die kleinsten erhältlichen Auslegungswerte zu Grunde gelegt, die dennoch für eine mögliche spätere erhebliche Ausweitung des Umschlagvolumens geeignet sind.

Das FZ-Vorhaben hat einen wichtigen Beitrag zur gesicherten Bereitstellung elektrischer Energie für den Hafen Maputo als einer Grundvoraussetzung für die Aufrechterhaltung und weitere Entwicklung des Hafenbetriebs geleistet. Ohne es wäre die Steigerung der Umschlagstätigkeit und die Privatisierung (als Voraussetzung für einen langfristig nachhaltigen Betrieb des Hafens) nicht möglich gewesen.

Der Warenumsatz des Hafens Maputo (2004: 5,4 Mio t) ist deutlich langsamer gestiegen, als ursprünglich prognostiziert, er zeigt aber eine positive Tendenz (2005: 6,4 Mio t und 690 abgefertigte Schiffe; für 2006 erwartet die CFM auf Basis der bisherigen Entwicklung rd. 7 Mio t). 99% des Warenumsatzes entfallen auf den internationalen Verkehr.

Seit 2003 betreibt das private Konsortium „Maputo Port Development Company (MPDC)“ den überwiegenden Teil der Hafenterminals als Hauptpächter. Mit der Durchführung des vereinbarten Investitionsprogramms (rd. 70 Mio USD) zur Erneuer- und Erweiterung der Hafenanlagen ist begonnen worden. Bislang dürften für verschiedene Maßnahmen schätzungsweise 45 Mio USD investiert worden sein, die die Leistungsfähigkeit des Hafens vergrößert haben (u.a. Verkürzung der durchschnittlichen Liegedauer von 13 auf 3 h und Erhöhung seiner Umschlagskapazität auf ca. 15 Mio t).

Von großer Bedeutung für den Hafenbetrieb ist seine Transportanbindung, insbesondere an die Republik Südafrika (RSA). Hier bestehen Defizite. Der Konzessionär der in die (RSA) führenden Ressor Garcia Eisenbahnverbindungen nahm vertragswidrig den Betrieb nicht auf. CFM hat den Konzessionsvertrag Mitte 2005 widerrufen und betreibt die Strecke, die einen geringen Verkehr aufweist (2005: 2,1 Mio t, davon rd. die Hälfte Kohle) wieder selbst. Die Anbindung dürfte sich verbessern, wenn die von CFM mit Finanzierung der Weltbank durchgeführte Rehabilitation der Strecke (Kosten: rd. 12 Mio USD) Anfang 2007 abgeschlossen ist. Die bestehende parallele Straßenverbindung zur RSA, die rd. 75% des Verkehrs aufnimmt, stellt für Massengüter wie Kohle oder Eisenerz keine vollwertige Alternative zum Eisenbahnverkehr dar. Zusätzlich behindert wird der Straßenverkehr dadurch, dass die RSA das Zeitfenster für die Zollabfertigung mit 16 Std. pro Tag relativ kurz hält. Die Folge der defizitären Transportanbindung an die RSA ist, dass MPDC als Betreiber des Hafens nicht den in seinen Geschäfts- und Finanzierungsmodellen unterstellten Güterumsatz erzielt. MPDC beziffert entsprechende Ausfälle auf 7 Mio t pro Jahr und weigert sich seit 2004 einen Teil der Konzessionsgebühren an die MPDC zu zahlen.

Genauere Informationen über die Qualität der Hafenleistungen und über ihre Kosten waren wegen des Konflikts zwischen der CFM und dem Hafenkonzessionär MPDC nicht erhältlich. Nach dem Augenschein ist die Betriebssituation unproblematisch. Auch die deutliche Zunahme des Warenumsatzes seit PP und seine kontinuierliche Steigerung sind Indizien für eine im Wesentlichen befriedigende Betriebssituation. Im Bereich von Sicherheits-, Gesundheits- und Umweltmanagement bescheinigt die Weltbank der MPDC eine sehr gute Arbeit.

Die gemäß GuV recht positive Lage der CFM ist wenig aussagekräftig, da der Gewinn 30 Mio USD (2005) auf nicht näher erläuterten außerordentlichen Erträgen beruht. Die finanzielle Situation der MPDC ist problematisch, denn es sind hohe Anlaufverluste aufgetreten, die die Eigenkapitalposition der Gesellschaft stark geschwächt haben. In der etwas unklaren bzw. schwachen wirtschaftlichen Lage von CFM und MPDC bestehen Risiken für den dauerhaften Betrieb des Hafens. Andererseits hat das südafrikanische Logistikunternehmen Grindrod Ltd. (2005: Umsatz 700 Mio EUR, Gewinn nach Steuern 115 Mio EUR) im April 2006 12,24% des Aktienkapitals der MPDC erworben. Grindrod will die Kapazitäten des Hafens weiter ausbauen und zur führenden Kraft bei MPDC zu werden. Als Eigentümerin des Kohleterminals von Matola ist Grindrod dabei Investitionen in Höhe von 25 Mio USD vorzunehmen, was den Ankündigungen einige Glaubwürdigkeit verleiht.

Als Indikator zum Oberziel war der „Anstieg des Hafenumsatzes auf 5,4 Mio t p.a. bis zum Jahr 2000 bei abnehmender Anzahl der Beschäftigten“ formuliert worden. Durch Privatisierung, institutionelle Umstrukturierung und Instandsetzung der Infrastruktur sollten diese Oberziele erreicht

werden. Gemessen am Indikator wurde das Oberziel mit einem Umschlag von 5,4 Mio t in 2004 erreicht, allerdings um 4 Jahre verspätet.

Indikator für die Erreichung des Projektziels war ein zuverlässiger Betrieb mit einer Verfügbarkeit des eingespeisten Stroms von mindestens 99,0%, d.h. einem Ausfall der Stromversorgung auf der Mittelspannungsebene von weniger als 80 Std. p.a. Mit Ausfallszeiten von rd. 8,6 Std. im Durchschnitt der Jahre 2003 bis 2005 wurde der Indikator gut erfüllt. Die Verfügbarkeit von 99,9 % ist als gut zu bewerten.

Das Vorhaben zielte nicht auf eine explizite Verbesserung der Lebenssituation der armen Bevölkerung ab. Detaillierte Angaben zu den Preis- und Beschäftigungseffekten des Vorhabens liegen nicht vor. Das Vorhaben strebte keine verbesserte Umweltsituation an. Von ihm gehen keine wesentlichen negativen Umweltwirkungen aus. Die nationalen Umweltaforderungen sind erfüllt, die relevanten Zertifizierungen liegen vor. Die indirekten Umweltwirkungen sind gering, da der Strombezug aus dem bestehenden Wasserkraftwerk Cahora Bassa erfolgt. Das Vorhaben zielte nicht auf eine Verbesserung der Gleichberechtigung ab, es hatte hierzu auch kein nennenswertes Potenzial. Das Vorhaben war von seinen Zielsetzungen nicht auf einer verbesserten Partizipativen Entwicklung/Good Governance ausgerichtet.

In einer zusammenfassenden Betrachtung aller vorstehenden Wirkungen und Risiken kommen wir zu folgender Bewertung der entwicklungspolitischen Wirksamkeit des Vorhabens:

Relevanz:

Die Schaffung leistungsfähiger Häfen ist von hoher Bedeutung für Mosambiks wirtschaftliche Entwicklung. Hierbei kommt der Verbesserung des wichtigsten Hafens (Maputo) eine große Bedeutung zu, da dessen Umschlag und Umschlagskapazität stark zurückgegangen waren und einen Engpass für die wirtschaftliche Entwicklung Mosambiks darstellten. Die Wirkungskette, durch die Verbesserung der bei Projektprüfung unzuverlässigen Stromversorgung in Verbindung mit institutionellen Reformen im Hafenbetrieb und weiteren Investitionsmaßnahmen einen Beitrag zur Verbesserung des Hafenbetriebs zu leisten, war plausibel. Die Investitionen der FZ waren eng mit der Regierung Mosambiks und mit anderen Gebern (Weltbank, englische EZ) abgestimmt und koordiniert. Die Konzeption des FZ-Vorhabens war angemessen. Die Regierung Mosambiks unternahm erhebliche politische Anstrengungen, um das Gesamtkonzept, insbesondere die Restrukturierung des Hafen-/Bahnsektors mit dem Ziel einer größeren Beteiligung des privaten Sektors durchzusetzen. Negativ zu beurteilen mit Blick auf die Kohärenz ist, dass die wenig konstruktive Politik der RSA (de facto Einschränkung des Transitverkehrs) die Entwicklung des Hafens Maputo erheblich behindert. Wir bewerten die Relevanz des Vorhabens als gut (Teilbewertung: Stufe 2).

Effektivität

Projektziel des Vorhabens war eine zuverlässige Stromverteilung und -versorgung im Hafen Maputo. Der Indikator für seine Erreichung „Ausfall der Stromversorgung auf der Mittelspannungsebene von weniger als 80 Std. p.a.“ ist mit aktuellen Ausfallszeiten von 7 h p.a. gut erfüllt. Vom Projektoutput „gesicherte Stromversorgung“ profitiert die Zielgruppe (Hafennutzer) in hohem Maß, da Stromausfälle erhebliche Sicherheitsrisiken und Mehrkosten des Hafenbetriebs zur Folge haben. Wir bewerten die Effektivität mit gut (Teilbewertung: Stufe 2).

Effizienz

Durch die FZ-Maßnahmen wurde überwiegend die zur Erreichung des Projektziels erforderliche technische Grundausstattung erstellt, deren Dimensionierung technisch nicht strikt am Umschlagsvolumen ausgerichtet werden kann. Die Investitionskosten der FZ-Maßnahmen waren angemessen (Produktionseffizienz). Mit Blick auf die Allokationseffizienz negativ zu bewerten ist der wahrscheinlich nicht Vollkosten deckende Betrieb der aus FZ-Mitteln finanzierten Stromversorgungseinrichtungen und die wirtschaftlichen Schwächen beim Betrieb des Hafens insgesamt. Angesichts der Schwächen in diesem Bereich bewerten wir die Effizienz des Vorhabens als nicht mehr ausreichend (Teilbewertung: Stufe 4).

Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen

Das Oberziel bestand in der Sicherung von Arbeitsplätzen, der Erbringung eines Beitrags zur inländischen Wertschöpfung und der Erzielung von Nettodeviseneinnahmen aus dem Dienstleistungsexport durch gesteigerten Hafenumschlag. Diese Zielsetzung war realistisch, ihre Formulierung entspricht auch dem heutigen Wissensstand. Zusätzliche Wirkungen bestehen in der Öffnung des Hafens für private Investoren und in der Steigerung ausländischer Direktinvestitionen inklusive Know-how-Transfer. Risiken wurden bei PP eher auf sektoraler Ebene und im technischen Bereich gesehen, die divergierenden Interessen von Ländern und Firmen wurden hingegen weniger stark beachtet, waren aber ursächlich für das unter den Erwartungen liegende Umschlagsvolumen des Hafens. Als Folge hat das Vorhaben den Oberzielindikator „Anstieg des Hafenumschlags auf 5,4 Mio t p.a. bis zum Jahr 2000 bei abnehmender Anzahl der Beschäftigten“ nur mit einer Verzögerung von 4 Jahre erreicht. Seitdem gibt es einen eindeutig positiven Trend beim Hafenumschlag. Wir bewerten die übergeordneten entwicklungspolitischen Wirkungen als zufrieden stellend (Teilbewertung: Stufe 3).

Nachhaltigkeit

Angesichts einer Lebensdauer der aus FZ-Mitteln finanzierten Stromversorgungsanlagen von 20 bis 30 Jahren ist das für die Nachhaltigkeit wichtigste Kriterium, ob CFM und MPDC über diesen Zeitraum hinweg in der Lage sind, den Betrieb des Hafens aufrecht zu erhalten. Die bisherigen Betriebserfahrungen sind positiv. In den letzten Jahren konnte das Umschlagsvolumen deutlich gesteigert werden und von verschiedenen Pächtern sind erhebliche Investitionen zur weiteren Verbesserung des Hafenbetriebs geleistet worden. Engpässe sehen wir primär in den finanziellen Verhältnisse der MPDC und der CFM als den wichtigsten Institutionen für den Hafenbetrieb. Angesichts der schwachen wirtschaftlichen Situation sowohl der MPDC als auch der CFM besteht ein Risiko, dass sich der Hafenbetrieb künftig verschlechtert. Allerdings gehen wir davon aus, dass die bisher von uns als positiv bewertete Wirksamkeit des Vorhabens sich voraussichtlich nicht so gravierend verringert, dass keine ausreichend positiven entwicklungspolitischen Wirkungen mehr erreicht werden. Hierzu tragen folgende Faktoren bei: Trotz der derzeit nicht befriedigenden wirtschaftlichen Situation bei MPDC und CFM ist ein privater Investor (Grindrod) bereit, sich finanziell an MPDC zu beteiligen. Es handelt sich um einen glaubwürdigen Investor, der ein großes Eigeninteresse an einer funktionierenden Stromversorgung des Hafens Maputo hat und bereits erhebliche Investitionen in ein Terminal im benachbarten Hafen Matola vorgenommen hat. Wegen der strategischen Bedeutung des Hafens ist davon auszugehen, dass die Aufrechterhaltung seines Betriebs eine hohe Priorität für den mosambikanischen Staat besitzt. Dieser befindet sich mittlerweile in einer wesentlich besseren wirtschaftlichen Verfassung als bei PP und kann nun die hierfür erforderlichen Mittel aufbringen. Wir gehen deshalb davon aus, dass die positiven Wirkungen des Vorhabens über den relevanten Zeitraum aufrecht erhalten werden (Teilbewertung: Stufe 3).

Insgesamt beurteilen wir unter Abwägung der o.g. Teilkriterien die entwicklungspolitische Wirksamkeit des Vorhabens als ausreichend (Stufe 3).

Projektübergreifende Schlussfolgerungen

Die Förderung von Infrastruktur-Vorhaben im Rahmen der Finanziellen Zusammenarbeit sollte bei Vorhaben mit internationalen Auswirkungen stärker nationale Egoismen in die Betrachtung einbeziehen. Dies gilt auch bei Vorhaben mit starkem Bezug zur Privatwirtschaft. Um Konzessionierungen erfolgreicher gestalten zu können, sollte stärker darauf geachtet werden, ob der Pächter ein nachvollziehbares langfristiges Interesse hat oder sein Engagement primär von kurzfristigen Renditeerwartungen bestimmt wird.

Methodische Erläuterungen zur Erfolgsbewertung (Rating)

Zur Beurteilung des Vorhabens nach den Kriterien Relevanz, Effektivität, „Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen und Effizienz 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.