

Ex-post-Evaluierung Infrastrukturmaßnahmen zur Absicherung der Landreform, Kambodscha



Titel	Wirtschaftsbezogene Infrastrukturmaßnahmen zur nachhaltigen Absicherung der Landreform		
Sektor und CRS-Schlüssel	Ländl Entw. (43040), Straßenverk. (21020), Wasservers. (14020)		
Projektnummer	2013 66 996		
Auftraggeber	BMZ		
Empfänger/ Projektträger	Kambodscha / Ministry of Rural Development (MRD)		
Projektvolumen/ Finanzierungsinstrument	9 Mio. EUR/ FZ-Zuschuss		
Projektlaufzeit	2014 - 2018		
Berichtsjahr	2021	Stichprobenjahr	2020

Ziele und Umsetzung des Vorhabens

Das der EPE zugrunde gelegte Ziel auf Impact-Ebene war es, zur Verbesserung der Lebensbedingungen sowie zur Resilienz von Landarmen bzw. -losen und indigenen Gemeinschaften in den Projektregionen und hierdurch zur Absicherung der Landreform beizutragen. Ziel auf Outcome-Ebene war die ganzjährige Nutzung der verbesserten ländlichen Infrastruktur. Als Hauptmaßnahme wurden 15 Straßenabschnitte mit einer Gesamtlänge von 86,5 km rehabilitiert. Ergänzend wurden 4 Schulen um 14 Klassenräume und sanitäre Einrichtungen erweitert und in 15 Dörfern Maßnahmen zur Wasserversorgung (insb. Brunnen) umgesetzt. Rund 30 % der Mittel kamen indigenen Gemeinden zugute.

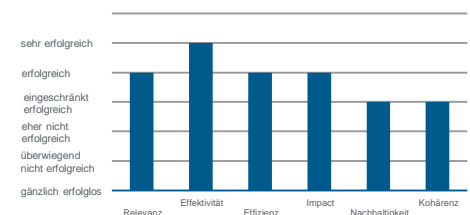
Wichtige Ergebnisse

Das Vorhaben stellte dringend benötigte Basisinfrastruktur bedarfsgerecht zur Verfügung und entfaltete durch die erzielte Verbesserung der Lebensbedingungen eine hohe entwicklungspolitische Wirksamkeit hinsichtlich der Absicherung der Landreform.

Aus folgenden Gründen wird das Vorhaben als „erfolgreich“ bewertet:

- Das Vorhaben setzte mit einem geeigneten Konzept an einem entwicklungspolitisch relevanten Kernproblem des Landes an – dem Ausbau der unzureichenden Basisinfrastruktur in Siedlungsgebieten der Landreform.
- Das Vorhaben war zwar komplementär zum Geberengagement und unterstützte die Eigenanstrengungen des Partners, allerdings wäre retrospektiv eine bessere Koordination erstrebenswert gewesen.
- Die bereitgestellte Infrastruktur wird intensiv genutzt. Die Nutzung der Straßen liegt weit über den Erwartungen. Dies schlägt sich auch in der intendierten Verbesserung der Lebensbedingungen der Zielgruppe nieder.
- Durch allgemeine projektunabhängige Entwicklungsprozesse im Umfeld der indigenen Gemeinschaften ist der Druck auf Waldflächen gestiegen, welcher u.U. durch die rehabilitierten Straßen zusätzlich steigt.
- Bislang ist die Infrastruktur in gutem Zustand. Perspektivisch wird die Nachhaltigkeit der Wirkungen durch unzureichende Wartungsbudgets ggf. beeinträchtigt. Das lokale Engagement bzgl. Instandhaltung von Schulen und Wasserversorgung sowie die fortwährenden Bemühungen bzgl. Kapazitäten und Budget für Straßenunterhalt leisten einen wichtigen Beitrag zur Nachhaltigkeit.

Gesamtbewertung: erfolgreich



Schlussfolgerungen

- Handbetriebene Brunnen stellten eine Übergangstechnologie dar. In schnell entwickelnden Gemeinden haben sich Nachfrage und Zahlungsbereitschaft hin zu automatisierten Pumpen und Hausanschlüssen entwickelt.
- Straßenrehabilitierung kann den Zugang zu sensiblen Naturräumen vereinfachen und deren nicht-nachhaltige Nutzung verstärken. Dem stehen die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung nach Verkehrsanbindung, Entwicklungschancen sowie gesellschaftlicher Teilhabe gegenüber.
- Bei Projekten mit erwartbarem Druck auf sensible Naturräume besteht die Notwendigkeit, proaktive Instrumente des Umweltmanagements und der Risikomitigation mit entsprechendem Budget zu implementieren.

Bewertung nach DAC-Kriterien

Gesamtvotum: Note 2

Teilnoten:

Relevanz	2
Kohärenz	3
Effektivität	1
Effizienz	2
Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen	2
Nachhaltigkeit	3

Relevanz

Privates Grundeigentum wurde in Kambodscha im Zuge des Khmer Rouge-Regimes (1975-79) abgeschafft und auch während der vietnamesischen Besetzung (1979-89) und des anschließenden Bürgerkriegs nicht wiederhergestellt. Bei Projektprüfung (PP) im Jahr 2014 verfügte nur ein geringer Teil der ländlichen Bevölkerung über einen gesicherten Landtitel. Die Erlangung von Landtiteln war erschwert bzw. vorhandener Besitz war nicht ausreichend gesichert. Hiervon waren besonders landarme und landlose Bevölkerungsteile sowie indigene Gemeinschaften betroffen. Dies sollte im Rahmen der kambodschanischen Landreform auf Grundlage der Verfassung von 1993 sowie des Landgesetzes von 2001 verbessert werden. Der sich weiterhin in der Umsetzung befindliche Reformprozess, zielt darauf ab, unzureichend formalisiertes oder abgeschafftes Landeigentum rechtlich zu sichern bzw. wiederherzustellen. Für Landarme und Landlose sind hierfür Social Land Concessions (SLC)¹ und für indigene Gemeinschaften Indigenous Communal Land Titles (ICLT) vorgesehen.

Zum Zeitpunkt der PP (2014) war die schlechte Basisinfrastruktur eines der zentralen Hemmnisse für die sozioökonomische Entwicklung sowohl im ländlichen Kambodscha allgemein als auch in den Siedlungsgebieten der Landreform. Dazu gehörte das schlechte Wegenetz, welches insbesondere für die oft abgelegenen Siedlungen die Wahrnehmung elementarer Mobilitätsbedürfnisse (Zugang zu Handelsnetzen/ Märkten, Schulen, Gesundheitseinrichtungen) erschwerte. Weiterhin mangelte es in vielen Siedlungsgebieten für Landarme/-lose und indigene Gemeinschaften an sauberem Trinkwasser, aber auch an Sanitäreinrichtungen sowie an Gemeindehäusern, Schulen, Gesundheitsstationen bzw. bestehende Gebäude waren unzureichend bzw. in schlechtem Zustand.

Die unzureichende Infrastruktur und die damit einhergehenden schlechten Lebensbedingungen beeinträchtigten die Umsetzung der kambodschanischen Landreform, indem sie die dauerhafte Ansiedlung und Bewirtschaftung durch die landlosen bzw. landarmen Empfänger von SLC in den ihnen zugeteilten Gebieten erschwerten. An Standorten mit großem Infrastrukturbedarf war es deswegen bereits vereinzelt zu Abwanderung gekommen bzw. das Land wurde gar nicht erst genutzt. Auch die Entwicklung der indigenen Dörfer wurde durch die schlechte Infrastruktur beeinträchtigt und trug dazu bei, dass diese nur unzureichend an der allgemeinen Entwicklung des Landes partizipieren konnten. Aufgrund des langwierigen und unklaren Verwaltungsprozesses zur Erlangung kommunaler Landtitel (Indigenous Communal Land Title - ICTL) standen sie zudem der kambodschanischen Verwaltung skeptisch gegenüber. Dies wirkte sich auch negativ auf das Interesse an den vorgesehenen ICLT aus. Mit den ICLT geht das sich formell in öffentlichem Besitz befindliche, aber traditionell von den indigenen Gemeinden genutzte Land in gemeinschaftlichen Besitz der Indigenen über. Gleichzeitig machte sie der Mangel an einem rechtlich gesicherten Landeigentum vulnerabel für Landnahme und illegale Nutzung der Naturressourcen.

Das Projekt setzte aus damaliger und heutiger Sicht folgerichtig an den zuvor dargelegten Hemmnissen an und hätte somit zur Lösung dieser nach wie vor bestehenden Kernprobleme beitragen können, indem

¹ Der Begriff Konzession ist dahingehend unzutreffend, da es sich nicht nur um ein temporäres Nutzungsrecht handelt, sondern die Begünstigten nach 5 Jahren Besiedlung bzw. Bewirtschaftung einen Landtitel als Eigentümer erhalten.

es darauf abzielte, durch die Bereitstellung von Basisinfrastruktur in SLC-Siedlungen bzw. Siedlungen indigener Gemeinschaften die Lebensbedingungen zu verbessern.

Für SLC-Siedlungen wurde die folgende Wirkungskette angenommen: Verbesserung ländlicher Basisinfrastruktur → Aufbau einer Existenzgrundlage und dauerhafte Ansiedlung → Verbesserung der Lebensbedingungen (Einkommen, Bildung, Gesundheit). Diese Wirkungszusammenhänge waren bei Prüfung plausibel und sind es weiterhin: Die gute und kostengünstige Erreichbarkeit der Dörfer durch verbesserte Straßeninfrastruktur wurde als maßgeblich erachtet, um eine intensivere Betreuung und Entwicklung des zugeteilten Wohn- und Ackerlands zu ermöglichen und damit die Grundlage für den Aufbau der Existenz und dauerhaften Ansiedlung zu schaffen. Aber auch für die schon in den Dörfern permanent lebende Bevölkerung waren die Straßen zentral hinsichtlich der Verbesserung des Zugangs zu Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen und weiteren sozialen Dienstleistungen. Mit dem Zugang zu Märkten und Erwerbsarbeit kann zu Einkommenssteigerungen beigetragen und durch die Versorgung mit sauberem Trinkwasser können wasserinduzierte Krankheiten verringert werden. Allerdings hing der o.g. Aufbau von Existenzgrundlagen in den SLC-Siedlungen von einer Vielzahl weiterer Faktoren ab, die außerhalb des Einflussbereichs des Vorhabens lagen. Dazu gehörten u.a. die Eignung der zugeteilten Landstücke als landwirtschaftliche Nutzflächen, die landwirtschaftlichen Fähigkeiten der Zielgruppe und deren Ausstattung mit weiteren Produktionsfaktoren (insb. Kapital und Gerätschaften).

Bei den indigenen Gemeinschaften lag die folgende Wirkungskette zugrunde: Verbesserung ländlicher Infrastruktur → Verbesserung der Lebensbedingungen (Einkommen, Bildung, Gesundheit) und Stärkung gesellschaftlicher Teilhabe → Stärkung traditioneller Lebensräume, Bewirtschaftung und Landrechte → Resilienz ggü. Einflüssen von außen sowie stärkere gesellschaftliche und wirtsch. Teilhabe → Demonstrationseffekte für die Beantragung weiterer kollektiver Landtitel durch andere indigene Gemeinschaften. Auch diese Wirkungskette war und ist weiterhin plausibel. Die Wirkungszusammenhänge zur Verbesserung der Lebensbedingungen (Einkommen, Bildung, Gesundheit) sind analog zu den SLC-Dörfern. Hinzu kommt, dass die Verbesserung der Basisinfrastruktur den Anschluss der indigenen Gemeinschaften an die gesamtgesellschaftliche Entwicklung ermöglicht. Im Zusammenspiel mit verbesserter Bildung und einer wirtschaftlich stärkeren Position können Rechte besser wahrgenommen und damit die Widerstandsfähigkeit gegenüber Einflüssen von außen (Landraub, illegale Abholzung) gestärkt werden. Die im PV angenommenen Demonstrationseffekte sind plausibel, aber können nicht abschließend bewertet werden. Retrospektiv betrachtet hat der Prozess zwar erheblich an Fahrt aufgenommen, inwiefern dies im Zusammenhang mit den Positivbeispielen der durch das Vorhaben begünstigten Gemeinden steht, bleibt offen.

Die Landreform war damals wie heute politische Priorität der kambodschanischen Regierung. Entsprechend des Sub-Decree on Social Land Concessions (2003) soll die Umwandlung von zuvor öffentlichem Land in privaten Landbesitz für Landarme und Landlose zum Wohnen oder für die kleinbäuerliche Landwirtschaft gefördert werden. Die deutsche EZ unterstützte die diesbezüglichen Ziele des Partnerlandes mit diesem Projekt. Zielsetzung und Maßnahmen des Vorhabens waren ferner konsistent mit der Förderung der ländlichen Entwicklung im Partnerland, welche im Rahmen des damaligen EZ-Programms "Regionale Wirtschaftsentwicklung" unterstützt wurden (EZ-Programmziel: Die arme ländliche Bevölkerung, insbesondere Frauen, steigert ihr Einkommen und nimmt aktiv an der lokalen nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung teil).

Angesichts der hohen Relevanz der Investitionen in Straßeninfrastruktur, Schulen und Wasserversorgung - insbesondere auch im Kontext der Umsetzung der kambodschanischen Landreform - wird die Relevanz als gut eingestuft.

Relevanz Teilnote: 2

Kohärenz

Das Vorhaben war eng verbunden mit anderen Projekten zur Unterstützung der kambodschanischen Landreform, die sich zeitlich und räumlich ergänzten. Die Umsetzung des Vorhabens erfolgte parallel zum seit 2008 laufenden und durch die Weltbank finanzierten Projekt "Land Allocation for Social and Economic Development" (LASED), welches mit dem Ministry of Land Management, Urban Planning and Construction (MLMUPC) sowie dem Ministry of Interior umgesetzt wurde und in Folgephasen LASED II und III fortgeführt wurde bzw. wird. LASED I hat als Pilotvorhaben vor allem den Vergabeprozess für SLCs in sieben Provinzen begleitet, entsprechende Kapazitäten aufgebaut und in begrenztem Maße Infrastruktur in den

Zielgemeinden finanziert über die Provinz- und Distriktverwaltungen der o.g. Ministerien. Die in den Entwicklungsplänen für die einzelnen Standorte vorgesehene grundlegende Infrastruktur konnte in der Pilotphase von LASED I nicht an allen Standorten vollumfänglich bereitgestellt werden.

Das evaluierte Vorhaben setzte hier schlüssig an und fokussierte sich auf die Unterstützung von insgesamt 10 SLC-Siedlungen, welche zum Zeitpunkt der PP (2014) bereits im Rahmen von LASED I durch die Weltbank, die deutsche TZ sowie dem Japan Social Development Fund Finanzierung und Beratung erhalten hatten. In diesen Siedlungen sollte noch erforderliche Basisinfrastruktur (insb. Straßen, aber auch Trinkwasserversorgung und Schulen) durch das Vorhaben implementiert werden. Parallel unterstützt die TZ noch bis 2022 Landempfänger in den Zielgemeinden, damit diese vom erworbenen Land ihren Lebensunterhalt bestreiten können.

Auch beim Engagement in indigenen Gemeinschaften ergänzten sich die deutsche FZ und TZ. Während die FZ über LASED-Siedlungen hinaus im Rahmen des Vorhabens auch Basisinfrastruktur in 13 Siedlungen indigener Gemeinschaften in den Provinzen Mondolkiri und Ratanakiri förderte, die kollektive Landtitel beantragt oder bereits erhalten hatten, engagierte sich die TZ im Bereich Sicherung der Landrechte von indigenen Gemeinschaften durch Beschleunigung der Vermessung kommunaler Landflächen als Voraussetzung für die Titelerteilung.

Während der Umsetzung des Vorhabens begann die Weltbank 2016 mit dem Folgevorhaben LASED II. Projektmaßnahmen und Regionen überschneiden sich hierbei mit dem Engagement der dt. EZ. Aus heutiger Sicht stellt sich mit Blick auf die Geberkoordination die Frage, ob ein separates FZ-Projekt zur Unterstützung von SLC-Siedlungen zielführend war und ob eine Fokussierung des FZ-Engagements auf die Unterstützung der Landreform in den indigenen Gemeinden, welche bis dahin nicht von LASED unterstützt wurden, besser gewesen wäre. Für die Bündelung aller LASED-Infrastrukturmaßnahmen in einem Projekt sprechen die Vermeidung paralleler Umsetzungsstrukturen und geringere Transaktionskosten bei der Projektumsetzung (Projektmanagement, Konstruktionsplanung und Vergaben). Allerdings war zum Zeitpunkt der PP (2014) die Zusammenarbeit zwischen der Weltbank (als wichtigstem Finanzier von LASED) und Kambodscha ausgesetzt. Es gab bei der Förderung der Landreform keine systematische Geberkoordination.

Zum Zeitpunkt der PP bestand bereits eine seit 10 Jahren etablierte Zusammenarbeit im Bereich des ländlichen Wegebbaus zwischen der FZ und dem Ministry of Rural Development (MRD). Vor diesem Hintergrund sowie dem Schwerpunkt des Vorhabens auf ländliche Wege ist die Umsetzung des Vorhabens mit MRD nachvollziehbar. Damit erfolgte die Umsetzung zwar in den Strukturen der kambodschanischen Verwaltung, allerdings fand hierbei keine systematische Koordination mit MLMUPC (Träger von LASED und TZ) statt. Geberfinanzierte Vorhaben werden auf Wunsch des MRD (wie auch überwiegend in anderen Ministerien) über projektspezifische Project Management Units (PMUs) auf nationaler und Project Implementation Units (PIUs) auf regionaler Ebene umgesetzt. Mitarbeiter des MRD werden für die Dauer des Vorhabens für spezifische und definierte Tätigkeiten und Verantwortlichkeiten abgestellt. Die in den Ex-Post-Evaluierungen (EPE) der Vorhaben RIP I-III geäußerte Kritik, dass angesichts völlig eigenständiger, projektspezifischer Arbeitsabläufe die PMU unzureichend in die Prozesse des MRD integriert und der Wissenstransfer ins Ministerium hinein potenziell weniger breitenwirksam ist, hat weiterhin Bestand.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Vorhaben komplementär war zum Engagement internationaler Geber und der deutschen EZ. Die Instrumente der deutschen EZ griffen sinnvoll ineinander und unterstützen die Eigenanstrengungen des Partners bei der Umsetzung der Landreform. Allerdings wären aus heutiger Sicht die Fokussierung auf die damals nicht von LASED adressierten indigenen Gemeinden sowie die Bündelung aller Gebermittel im LASED-Programm bzw. zumindest eine bessere Koordination zwischen den Gebern und verantwortlichen Ministerien sinnvoll gewesen. Die Kohärenz wird daher insgesamt als eingeschränkt erfolgreich erachtet.

Kohärenz Teilnote: 3

Effektivität

Das der EPE zugrunde gelegte Ziel auf Outcome-Ebene war die ganzjährige Nutzung der verbesserten ländlichen Infrastruktur. Die Zielerreichung wird anhand folgender Indikatoren bewertet:

Indikator	Status vor Projekt (2015)	Zielwert	Ist-Wert (2017) ²	Ist-Wert bei EPE
(1) Verkehrsvolumen auf den rehabilitierten Straßen	Baseline-studie ¹	+20 %	+160 % Kfz +150 % Kraftrad -28 % nichtmotorisierte Fahrzeuge +476 % Fußgänger	+560 % Kfz +505 % Kraftrad -82 % nichtmotorisierte Fahrzeuge +280 % Fußgänger ³
(2) Spezifische Reisezeiten auf den rehabilitierten Straßen	Baseline-studie ¹	-20 %	-67 %	-25 % ⁴
(3) Anzahl der Haushalte mit Zugang zu ganzjähriger Trinkwasserversorgung	Baseline-studie ¹	Erhöhung	Eingetreten	Eingetreten ⁵
(4) Schülerzahl der rehabilitierten/erweiterten Primarschulen	Baseline-studie ¹	+15 %	+22 %, davon 50 % Mädchen	Konstant ⁵

¹) Baseline-Studie des Durchführungsconsultants vor Implementierung der Maßnahmen (2015).

²) Wirkungsstudie des Durchführungsconsultants nach Projektabschluss mit Werten von 2017, welche die Indikatoren 1 und 2 für alle Straßenabschnitte erfasste. Indikator 3 bezieht sich auf Dörfer mit Wasserversorgungsmaßnahmen und Indikator 4 auf die Schulstandorte des Projekts.

³) Verkehrszählung im Jahr 2020

⁴) Zeitmessung auf den im Rahmen der EPE befahrenen Straßen

⁵) Befragung von Zielgruppen und Fokuspersonen bei EPE

Der Fokus des Vorhabens lag auf der Rehabilitation von Straßen. So wurden 15 Straßenabschnitte mit einer Gesamtlänge von 86,5 km rehabilitiert (66 km zu SLC- und 20,5 km zu ICTL-Siedlungen). Die ganzjährige Befahrbarkeit ist gegeben. Dies wurde anekdotisch von den befragten Nutzern der im Rahmen der EPE besuchten Abschnitte bestätigt. Gemäß Abschlusskontrolle (AK) berücksichtigte die technische Auslegung Aspekte der Klimaanpassung, so dass die Straßen auch bei extremen Überflutungen noch befahrbar sind (v.a. Erhöhung der Dämme, Drainage und Erosionsschutz). Die Bedeutung des Ausbaustandards für die ganzjährige Befahrbarkeit wurde durch die Wirkungsstudie (2017) sowie durch die Ortsbegehung im Rahmen der EPE bekräftigt. Somit trägt das Vorhaben auch zur Anpassung der Bevölkerung an den Klimawandel bei, wobei offen bleibt, ob der Ausbaustandard langfristigen Klimaprojektionen Rechnung trägt.

Von der im Projekt rehabilitierten Straßeninfrastruktur profitierten gemäß der 2017 durchgeführten Erhebungen im Rahmen der Wirkungsstudie direkt 3.250 Haushalte in den Zieldörfern. Darüber hinaus werden die Straßen auch von Anrainern, im Einzugsgebiet liegenden Dörfern und weiteren Verkehrsteilnehmern (z.B. Händlern) regelmäßig genutzt. Die Steigerung der Verkehrsvolumina auf den Projektstraßen liegt deutlich über dem Zielwert und zeigt, dass die Straßen nutzbar sind und eine hohe Nachfrage bedienen. Die Erhöhung lag 2017 kurz nach Fertigstellung bei den im Rahmen der Wirkungsstudie untersuchten Straßenabschnitten bereits weit über dem Zielwert. Eine systematische Verkehrszählung im Jahr 2020 bestätigte die stark gestiegene Nutzung auf den meisten Projektstraßen. Allerdings wurde hierbei auch ein rückläufiges Verkehrsvolumen auf zwei Projektstraßen festgestellt, die zusammen ein Viertel der insgesamt rehabilitierten Strecke ausmachen und schon vor Projektbeginn stark befahren waren. Insgesamt hat der motorisierte Verkehr sowohl mit Autos als auch mit Motorrädern erheblich zugenommen, während Fahrräder und Ochsenkarren kaum noch eine Rolle spielen. Die Zahl der Fußgänger ist nur auf den Zufahrtsstraßen indigenen Siedlungen sowie zu einer SLC-Siedlung teils erheblich gestiegen. Auf den anderen Straßen sind Fußgänger dagegen fast vollständig verschwunden. Die geschilderten Veränderungen

des Verkehrsbildes ist auf die insgesamt schnelle Modernisierung und wirtschaftliche Entwicklung Kambodschas zurückzuführen, von der auch die Zielregionen des Projektes profitieren.

Die spezifischen Reisezeiten nahmen auf allen Straßen im Vergleich zur Baselinestudie erheblich ab. Allerdings lassen die im Rahmen der EPE indikativ durchgeführten Fahrzeitmessungen auf den befahrenen Straßen im Vergleich zu 2017 auf eine Zunahme der Reisezeiten seit Projektende schließen, welche bei diesen Straßen auf die Degradierung des Straßenbelags durch die starke Nutzung, mangelnde Wartung und Erosion zurückzuführen ist. Bei den bereits stark abgefahrenen Verbindungsstraßen nach Tipo (Kampong Thom) und Srae Preah (Mondolkiri) sind die bei EPE selbst erhobenen Reisezeiten sogar höher als vor Projektbeginn. Über insgesamt sinkende Reisezeiten hinaus wurde im Rahmen der EPE anekdotisch berichtet, dass Motorräder nur noch die Hälfte an Kraftstoff für dieselbe Strecke verbrauchen.

Zur Verbesserung der Lebensbedingungen der Zielgruppe wurden durch das Projekt Maßnahmen zur ländlichen Wasserversorgung für 925 Haushalte in 14 Dörfern umgesetzt. Davon befinden sich 400 Haushalte in fünf LASED-Dörfern und 525 in neun indigenen Gemeinden. Darüber hinaus profitierten Lehrer, Schüler und umliegende Haushalte von den in den Schulen neu installierten Brunnen und sanitären Einrichtungen. Die Maßnahmen umfassten 54 Brunnen mit Handpumpen und zwei mit Solarpumpen sowie 16 Regenwassersammelanlagen in Gebieten mit Grundwasserknappheit. Deren Umsetzung und die begleitenden Wasser-, Sanitär- und Hygienebildungsmaßnahmen (WASH) erfolgten durch bereits in den Dörfern tätige NGOs. In den im Rahmen der EPE stichprobenhaft besuchten Siedlungen und Schulen waren diese überwiegend noch in Betrieb und werden genutzt. Bei den Handpumpen äußerte die Zielgruppe hierbei teilweise den Wunsch nach Solarpumpen und Hausanschlüssen sowie die Bereitschaft die damit verbundenen Mehrkosten zu tragen. Die Nutzung der Wasserversorgung erscheint auch angesichts der erheblich reduzierten wasserinduzierten Krankheiten (siehe Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen) plausibel. Vor den Bohrungen wurde die Wasserqualität zwar geprüft, allerdings liegen keine Informationen hinsichtlich der systematischen Überprüfung der Wasserqualität im Betrieb vor.

In den vier Primarschulen, bei denen Gebäude mit insgesamt 14 Klassenräumen neu gebaut oder rehabilitiert sowie Sanitäranlagen installiert wurden, stieg die Zahl der Schüler (als Proxy für die Nutzung) zwischen 2015 und 2017 um 22 % von 338 auf 411. Damit wurde dem steigenden Bedarf Rechnung getragen. Bei den EPE-Ortsbesuchen wurde bestätigt, dass die Schulen weiterhin voll ausgelastet sind und genutzt werden. Allerdings waren sie zum Zeitpunkt der Evaluierung aufgrund von COVID-19-Präventionsmaßnahmen geschlossen.

Insgesamt waren die umgesetzten Maßnahmen effektiv und werden intensiv genutzt. Vor allem die Nutzung der Straßeninfrastruktur liegt insgesamt deutlich über den Erwartungen. Da Straßen zudem den größten finanziellen Anteil der Investitionen ausmachten, wird die Effektivität als sehr gut erachtet.

Effektivität Teilnote: 1

Effizienz

Das Vorhaben wurde in einem kürzeren Zeitrahmen als vorgesehen umgesetzt. Die Qualität der Projektumsetzung durch die kambodschanischen Partner und den Durchführungsconsultant war hoch.

Die Kosten der Straßenbauarbeiten sowie der Schulen und Trinkwasseranlagen beliefen sich bei Projektabschluss auf insgesamt 7,4 Mio. EUR. Damit waren die tatsächlichen Baukosten gegenüber den geplanten Kosten um 24 % höher als ursprünglich geplant. Dies ist auf Einsparungen bei den Consultingleistungen zurückzuführen. Ursprünglich waren drei Bauphasen vorgesehen. Da aber alle Maßnahmen bereits nach zwei Bauphasen vollständig umgesetzt waren, konnte der Vertrag des Durchführungsconsultants entsprechend angepasst werden. Damit verringerten sich die kontrahierten Consultingkosten um ca. 18 %. Die freiwerdenden Mittel konnten für den Bau von 4 zusätzlichen Straßenabschnitten mit insgesamt 9,52 km Länge und den Neubau eines weiteren Schulgebäudes eingesetzt werden.

Die spezifischen Investitionskosten der Straßen betragen 80.000 EUR/km. Die ursprünglich kalkulierten Schätzkosten des Ingenieurs zu Projektbeginn lagen bei 73.000 EUR/km. Demnach erhöhten sich die spezifischen Kosten im Bereich Straßenbau um knapp 10 %. Mit dem klimaangepassten Ausbaustandard (vielen Brücken und Durchlässen sowie erhöhten Straßendämmen) gehen generell höhere spezifische Kosten einher. Die o.g. spezifischen Kosten lagen jedoch in der Größenordnung vergleichbarer FZ-

finanzierter Straßenprojekte mit ähnlichem Ausbaustandard. Von den 86,6 km wurden 10,5 km in Erwartung starker Nutzung oder zur Reduktion der Staubentwicklung in Ortschaften bituminiert ausgebaut.

Die Kosten der Schulgebäude beliefen sich auf 130.000 EUR, inklusive Straßenanschluss und Sanitäranlagen. Auch diese lagen in ähnlicher Größenordnung eines FZ-finanzierten Vorhabens zur Flutschädenbeseitigung in Kambodscha, bei welchem Schulen rehabilitiert wurden. Allerdings sind die spezifischen Kosten bei Schulen aufgrund stark unterschiedlicher Charakteristika bei den Maßnahmen (Rehabilitation, Neubau, etc.) schwer vergleichbar. Die Kosten für Brunnen und Wasserversorgung, inklusive des Hygiene- (WASH) und Instandhaltungs-Trainings beliefen sich auf ca. 195.000 USD, d.h. durchschnittlich ca. 2.500 USD pro Anlage.

Die Allokationseffizienz wird angesichts der aus der intensiven Nutzung der Infrastruktur (insb. Straßen) hervorgehenden Wirkungen als sehr gut erachtet, da durch die ganzjährige Nutzung und Nutzbarkeit der Straßen die Transaktionskosten bei der Vermarktung lokaler landwirtschaftlicher Produkte sowie bei der Nutzung von Schulen und Gesundheitsdienstleistungen sanken und somit die wirtschaftliche und soziale Teilhabe gestärkt wurde. Auch wirkte sich die Versorgung mit sauberem Trinkwasser positiv auf die Gesundheit der Bewohner aus (siehe Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen). Die intensive Nutzung der im Rahmen des Vorhabens umgesetzten Infrastruktur auch Schulen und Wasserversorgung legt zudem nahe, dass Maßnahmen mit hohem gesamtgesellschaftlichem Nutzen umgesetzt wurden. Obgleich für wenig befahrene ländliche Wege eher unüblich, wurde im Rahmen der Abschlussberichterstattung des Durchführungsconsultants (2018) auch eine gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen Berechnung vorgenommen. Für die 67 km ausgebauter Wege der ersten Bauphase ergab sich eine interne Verzinsung von 37 %, was bemerkenswert hoch ist. Üblicherweise werden von Straßenvorhaben interne Verzinsungen in der Größenordnung von 12 % gefordert, die aber bei ländlichen Wegen auch darunterliegen können, da hier eher soziale und Versorgungsfunktionen im Mittelpunkt stehen.

Insgesamt entsprechen Produktions- und Allokationseffizienz den Erwartungen.

Effizienz Teilnote: 2

Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen

Das der EPE zugrunde gelegte Ziel auf Impact-Ebene war es zur Verbesserung der Lebensbedingungen sowie zur Resilienz der landarmen/landlosen Bevölkerung und indigenen Gemeinschaften in den Projektregionen und hierdurch zur Absicherung der Landreform beizutragen.

Die Zielerreichung wird anhand folgender Indikatoren bewertet.

Indikator	Status vor Projekt (2015)	Zielwert	EPE (Daten 2017) ²
(1) Haushaltseinkommen der Zielgruppe	Baselinestudie ¹	+15 %	50 %
(2) SLC-Empfänger, die in den vom Projekt begünstigten SLC-Dörfern siedeln	Baselinestudie ¹	+20 %	+75 %
(3) Wasser- und hygieneinduzierte Krankheiten	Baselinestudie ¹	-50 %	Rd. -60 %
(4) Zeitaufwand für die Trinkwasserbeschaffung	Baselinestudie ¹	Reduktion	-60 bis -75 %

¹) Baseline-Studie des Durchführungsconsultants vor Implementierung der Maßnahmen (2015).

²) Wirkungsstudie des Durchführungsconsultants mit Werten von 2017. Die Indikatoren 1 und 2 wurden nur in Dörfern mit Projektstraßen erhoben, da insbesondere von einer verbesserten Straßenanbindung die entsprechenden Effekte erwartet werden können. Die Indikatoren 3 und 4 beziehen sich auf Dörfer mit Wasserversorgungsmaßnahmen.

Die Indikatoren wurden vollumfänglich erreicht bzw. übererfüllt. O.g. Werte gehen auf eine Wirkungsstudie zurück, welche neun SLC- und sieben ICLT-Siedlungen im Jahr 2017 betrachtete. Im Rahmen der

EPE wurden stichprobenhaft Standorte besucht, welche die Indikatorzielerreichung bestätigen. Insbesondere die Rehabilitierung der Projektstraßen trug in vieler Hinsicht zu verbesserten ökonomischen Bedingungen in den Zielgemeinden bei. Dazu zählen geringere Produktionskosten durch günstigeren Zugang zu Produktionsmitteln wie Dünger und Saatgut sowie höhere Verkaufspreise durch besseren Marktzugang. Auch war eine Umstellung von Subsistenz- auf Marktproduktion sowie auf profitablere Erzeugnisse (hier insbesondere Cassava/Maniok und Cashewnüsse) zu beobachten. Im Zuge der permanenten Besiedlung und landwirtschaftlichen Bewirtschaftung der SLC-Flächen kam es hier zu einem Ausbau der landwirtschaftlich genutzten Fläche. Weiterhin pendeln einige Bewohner zu Fabriken und Plantagen, die ein höheres Einkommen ermöglichen. Von den Effekten der Verbesserung der Straßenverbindungen profitierte die gesamte Zielgruppe, aber auch andere im Einzugsgebiet der Straßen lebende Bevölkerungsteile.

Das Haushaltseinkommen in den vom Projekt begünstigten SLC-Dörfern lag 2017 bei 1.508 USD p.a. und stieg zwischen 2015 und 2017 um 64 %. Dies liegt erheblich über dem landesweiten Zuwachs von rd. 25 %. Dabei verzeichneten gerade die Dörfer mit einem niedrigen Einkommensniveau besonders hohe Zuwachsraten. In acht diesbezüglich untersuchten SLC-Dörfern lag 2015, bei Beginn des Vorhabens, die Armutsrate nach ID-Poor² im Schnitt bei 100 % und bei den letzten Erhebungen (2018/2019) zwischen 10 und 25 %. Es scheint also insgesamt gelungen, die zuvor landarmen oder landlosen SLC-Begünstigten durch die verschiedenen Entwicklungsmaßnahmen beim Aufbau von besseren Lebensgrundlagen zu unterstützen. Die vom Projekt bereitgestellte Infrastruktur hat hierzu einen wichtigen Beitrag geleistet.

Die Besiedlung bzw. Bewirtschaftung der zugewiesenen SLC-Flächen über mindestens 5 Jahre ist die Voraussetzung für den Erhalt eines Landtitels. 2017 siedelten 75 % mehr SLC-Empfänger dauerhaft in den vom Projekt begünstigten SLC-Dörfern als 2015, was einer Quote von 74 % der insgesamt Berechtigten entspricht. In Dörfern mit guten Voraussetzungen für den Aufbau einer produktiven Landwirtschaft waren 2017 alle SLCs in Anspruch genommen worden; in Dörfern mit weniger geeigneten landwirtschaftlichen Flächen betrug die Besiedlung nur gut 40 %. Zwischen 2015 und 2020 hat sich die Zahl der dauerhaft siedelnden Haushalte in den vom Vorhaben profitierenden SLC-Dörfern von 894 auf rd. 2.370 mehr als verdoppelt. Das Bild ist allerdings nicht einheitlich mit Blick auf die Ansiedlungsrate, da teilweise die Anzahl der SLC-berechtigten Haushalte insgesamt stieg, aber z.T. auch Landtitel veräußert wurden. Anekdotisch wurde bei den Ortsbesuchen der EPE berichtet, dass qualitativ hochwertiges Land von einigen Bewohnern nach Erhalt des Landtitels veräußert wurde und die Menschen wieder weggezogen sind. Insgesamt hat das Vorhaben durch den Aufbau wichtiger ländlicher Infrastruktur gemeinsam mit den anderen Unterstützungsmaßnahmen der deutschen EZ und LASED wichtige Anreize für die Inanspruchnahme der Landrechte geschaffen. Insbesondere die Qualität des zugeteilten Landes ist jedoch ein entscheidender Faktor für eine erfolgreiche Bewirtschaftung und Ansiedlung, der sich auch durch Schaffung guter Rahmenbedingungen nicht aushebeln lässt. Allerdings zeigen die obigen Berichte zu Kampong Chhnang, dass mit hochwertigen Nutzflächen und guter Lage der Nutzflächen auch nicht-intendierte Effekte einhergehen können und diese nach Erhalt des Landtitels wieder veräußert werden.

In den vom Projekt begünstigten indigenen Gemeinden stieg im Vergleich zu den SLC-Siedlungen das Einkommen von einem wesentlich höheren Anfangsniveau von durchschnittlich 2.544 USD p.a. im Jahr 2015 um 36 % auf 2.738 USD im Jahr 2017. Dies ist mehr als der landesweite Anstieg von rd. 25 % im selben Zeitraum. Hier konnten die Dörfer, die vorher recht einkommensschwach und schlecht angebunden waren, die höchsten Wachstumsraten verzeichnen, was einen positiven Effekt der Förderung durch das Vorhaben plausibilisiert. Die starken Effekte wurden von den Zielgruppen im Rahmen der EPE bekräftigt. Landesweit stieg zwischen 2016 und 2019 die Anzahl der indigenen Gemeinden, die am ICLT-Prozess teilnahmen. Bis Ende 2019 hatten 150 den Prozess erfolgreich gestartet und 30 den kollektiven Landtitel erhalten. Weitere Grundbucheintragungen sind aktuell in Bearbeitung. Diese landesweite, positive Entwicklung hängt plausibel auch mit den zahlreichen Unterstützungsprojekten für die indigenen Gemeinden zusammen, die bessere Lebensgrundlagen, Gesundheit und Bildung bei den Zielgruppen fördern. Zu diesen Projekten gehörte auch dieses Vorhaben.

Die sich aus der Nutzung der Projektmaßnahmen ergebenden Wirkungen auf die Zielgruppe waren sehr gut. Aufgrund der besseren Verkehrsanbindung sind Schulen besser erreichbar und der Besuch von

² ID-Poor ist ein Planungsmechanismus der kambodschanischen Regierung zur standardisierten Identifizierung von armen Haushalten mittels Haushaltbefragungen.

weiterführenden Schulen, die oft weitere Wege erfordern, stieg gemäß anekdotischer Auskunft vor Ort durch Schulleiter und Dorfvorsteher. Ebenso wurde der Besuch von Krankenhäusern und Gesundheitsstationen gemäß Angaben in Zielgruppeninterviews deutlich erleichtert und ist nun auch in der Regenzeit möglich. Bevor die Straßen zu den abgelegenen indigenen Gemeinden verbessert wurden, mussten Kranke z.T. mit mehrstündigen Fußmärschen in die nächste Klinik getragen werden. Die Interviews im Rahmen der EPE bestätigten, dass mehr Geburten professionell begleitet werden. Ferner sind nun Polizei und Lokalregierung in der Lage, häufiger diese Dörfer zu besuchen und Kontakt mit der Bevölkerung zu halten. Deutliche positive Wirkungen zeigen auch die Maßnahmen zur Trinkwasserversorgung: Durch bessere Wasserversorgung und Hygienepaxis wurden wasserinduzierte Krankheiten wie z.B. Diarrhoe oder Typhus reduziert. Die im Jahr 2017 erfassten Rückgänge lagen ortsbezogen zwischen 47 % und 84 %. Die Zeit, welche die Nutzer der Brunnen - vorwiegend Frauen und Mädchen - zum Wasserholen benötigen, reduzierte sich von bisher 10 bis 15 min auf ca. 4 min. Diese positiven Wirkungen wurden bei den Ortsbesuchen im Rahmen der EPE bestätigt.

Mit den dargelegten Wirkungen trug das Vorhaben gemäß seiner Zielsetzung plausibel zur nachhaltigen Absicherung der kambodschanischen Landreform bei. Deren Ziel es ist, marginalisierten Gruppen durch Landtitel ihre Landnutzungsrechte zu sichern. So wurden die indigenen Zielgruppen in Mondolkiri z.T. durch die Roten Khmer umgesiedelt und erhielten erst nach Ende der vietnamesischen Besatzung wieder ihren ursprünglichen Lebensraum zurück. Gemäß der Darstellung einer Naturschutz NGO sowie der wissenschaftlichen Literatur werden diese Gemeinden durch gesicherte Landtitel sowie verbesserte Lebensbedingungen bei potenziellen Nutzungskonflikten um Land und Naturressourcen gestärkt. Mit der Bereitstellung der Basisinfrastruktur und der erfolgreichen Umsetzung der Landreform sind gewisse positive Effekte auf das während der Bürgerkriegs- und Völkermordzeiten erodierte Vertrauen in staatliche Strukturen plausibel, da indigene Gruppen dadurch mehr von staatlichen Bildungs-, Sicherheits- und Gesundheitsleistungen profitieren.

Mit Landreform- und Entwicklungsprozessen steigt auch der Druck auf sensible Naturräume. Damit oftmals einhergehende verbesserte Straßenanbindungen ermöglichen nicht-intendiert auch einen besseren Zugang zu schützenswerten Waldflächen und damit auch das illegale Abholzen durch einfacheren und schnelleren Abtransport des Holzes. Die Entwaldung in Kambodscha ist aber auch auf andere Faktoren wie die Nachfrage nach wertvollem Tropenholz, Migrationsbewegungen, Ausbau landwirtschaftlicher Flächen (u.a. im Rahmen der Landreform) und administrative Schwächen bei der Durchsetzung von Schutzmaßnahmen etc. zurückzuführen. Die Projektregion Keo Seima in Mondolkiri ist seit mehr als einem Jahrzehnt Hotspot für Entwaldung, welche auch im Zusammenhang mit dem Bau der Nationalstraße durch die dortigen Naturschutzgebiete steht. Im Rahmen des Vorhabens wurden nach erfolgter Umwelt- und Sozialverträglichkeitsprüfung (USVP) Straßen rehabilitiert, die Dörfer indigener Gemeinschaften u.a. mit dieser Nationalstraße verbinden. Die betroffenen indigenen Gemeinschaften hatten bei PP den ICTL bereits erhalten oder waren bereits im ICTL-Prozess. 20,5 von 86,5 km der im Projekt rehabilitierten Straßenkilometer liegen in den Provinzen Mondolkiri und Ratanakiri mit sensiblen Waldbereichen. Der verbesserte Zugang zu den Waldflächen könnte den Trend der Entwaldung verstärkt haben. Dieser war allerdings auch in anderen Gemeinden dieser Provinzen zu beobachten, in denen keine Straßenrehabilitierung durch das Projekt stattfand. Mit zu berücksichtigen ist in diesem Kontext, dass die Rehabilitierung der Zufahrtsstraßen für die indigenen Gemeinden eine sehr hohe Priorität hat und entscheidend zu deren gesellschaftlicher Teilhabe und Entwicklungsmöglichkeiten beiträgt. Im laufenden Weltbank finanzierten Vorhaben LASED III werden - im Gegensatz zu den vorherigen Phasen - nun auch indigene Gemeinschaften unterstützt. Auch eine im Naturschutz vor Ort tätige internationale NGO, mit der die FZ sowohl bei der Projektvorbereitung als auch im Rahmen der USVP im Austausch war, implementiert neben Schutzgebieten Entwicklungsprogramme (inkl. Straßenbau) mit dem Ziel die indigene Bevölkerung für den Schutz der Naturressourcen zu gewinnen. Dem liegt die gängige Annahme zugrunde, dass eine behutsame Entwicklung indigener Gemeinschaften sowie durch kollektive und unveräußerliche Landtitel gesicherte und räumlich begrenzte Landnutzungsrechte die nachhaltige Bewirtschaftung und der Schutz von Naturressourcen begünstigen. In der Gesamtschau kann nicht abschließend bewertet werden, ob der Verzicht auf die Rehabilitierung der Zufahrtsstraßen zu indigenen Gemeinschaften im Kontext der allgemeinen projektunabhängigen Entwicklungen im ländlichen Kambodscha die fortschreitende Entwaldung verhindert bzw. verringert hätte. Retrospektiv wäre die begleitende Umsetzung proaktiver Instrumente des Monitorings, Umweltmanagements und der Risikomitigation (u.a. Sensibilisierungsmaßnahmen, Schutz- und Bewirtschaftungskonzepte, Umweltauditor etc.) mit entsprechendem Budget geboten gewesen.

Die zuvor dargelegten übergeordneten entwicklungspolitischen Wirkungen übertreffen insgesamt die Erwartungen bei Projektbeginn. Demgegenüber stehen potenzielle nicht-intendierte Umweltwirkungen durch die rehabilitierten Projektstraßen, welche jedoch nicht isoliert, sondern im Gesamtkontext von Landreform, Modernisierung und Entwicklung im Umfeld der indigenen Gemeinden zu betrachten sind. Insgesamt werden die entwicklungspolitischen Wirkungen deshalb nur als gut beurteilt.

Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen Teilnote: 2

Nachhaltigkeit

Betrieb und Instandhaltung des ländlichen Wegenetzes liegen in der Verantwortung des MRD und seiner Einheiten auf Provinzebene. Das nationale Instandhaltungsbudget, das vom Finanzministerium an das MRD zugewiesen wurde, ist in den letzten Jahren schrittweise von 0,25 Mio. USD (2016) auf 22,1 Mio. USD (2019) gestiegen. Trotz dieser deutlichen Verbesserungen übersteigt der Instandhaltungsbedarf weiterhin das verfügbare Finanzierungsvolumen. Folglich ist eine dem Bedarf entsprechende Instandhaltung nach wie vor nicht gewährleistet.

Gemeinsam mit anderen Gebern bemüht sich die FZ seit Jahren intensiv die bestehenden Defizite im Bereich Inventarisierung, Budgetierung und Instandhaltung von Straßeninfrastruktur anzugehen. Mit dem Rural Roads Asset Management System (RRAMS) soll ein neues Instandhaltungssystem mit einem transparenten Priorisierungsmechanismus eingerichtet werden. Dieses ist Ergebnis einer langjährigen technischen Unterstützung durch die Asian Development Bank und steht kurz vor der Einführung. Hiervon sind Verbesserungen bei der Priorisierung und Budgetierung von Straßeninstandhaltungsmaßnahmen zu erwarten. Ein fundierter Überblick über den Instandhaltungsbedarf ist für das MRD Grundlage, um entsprechende Budgeterhöhungen erwirken zu können.

Gemäß Abschlusskontrolle war die Bauqualität für Straßen und Schulen insgesamt sehr gut. Dieser Eindruck bestätigte sich bei der im Rahmen der EPE in Augenschein genommenen Infrastruktur. Die technische Auslegung berücksichtigte Aspekte der Klimaanpassung (siehe Effektivität). Dies ist hinsichtlich der Nachhaltigkeit der Projektstraßen positiv zu bewerten. Das hohe Verkehrsaufkommen stellt allerdings große Anforderungen an Betrieb und Wartung der Projektstraßen. Instandhaltungsaktivitäten wurden seit Fertigstellung nicht systematisch und nicht in ausreichendem Maße auf allen Projektstraßen vorgenommen. Von der Bereitstellung von Wartungsbudget im Rahmen anderer FZ-finanzierter ländlicher Wegebauprojekte haben allerdings gut die Hälfte der Projektstraßen des Vorhabens profitiert. Der Zustand der Straßen ist bei bituminierten Abschnitten noch gut, während die starke Nutzung und Erosion bei den Lateritdecken schon zu Schäden geführt haben, die die Funktionstüchtigkeit teils beeinträchtigen und nicht regelmäßig ausgebessert werden. Dies war bei den Ortsbesuchen augenscheinlich und spiegelt sich im Anstieg der spezifischen Reisezeiten wider.

Neben dem o.g. auf nationaler Ebene zugewiesenen Instandhaltungsbudget gibt es kommunale Entwicklungsbudgets, die auch für Straßen genutzt werden können. Diese werden jedoch höchstens für kleine Ausbesserungsarbeiten in den Dörfern und nicht für systematischen Unterhalt der ländlichen Wege verwendet. Die Gemeinde Tipo gab bei der EPE an, die bereits stark degradierte Zufahrtsstraße seit der Rehabilitation und zusätzlich zu der Routine Maintenance im Jahr 2019 zweimal mit Mitteln von Einheimischen und wohlhabenden Dorfbewohnern repariert zu haben.

Die Schulgebäude wurden im Rahmen des Vorhabens von MRD entsprechend der Designstandards des Ministry of Education, Youth and Sports (MoEYS) umgesetzt und nach Fertigstellung an dieses übergeben. Eine formale Absprache zur Instandhaltung der Schulen zwischen MRD und dem MoEYS gibt es nicht. Das dem MoEYS zur Verfügung stehende Budget für Schulinstandhaltung ist unzureichend. Instandhaltung wird fast ausschließlich auf lokaler Ebene von Schulkomitees organisiert, die mit Lehrern und Eltern besetzt sind und sich über Spenden finanzieren. In diesem Kontext ist eine systematische Instandhaltung der Schulen nicht sichergestellt. Allerdings zeigten die Ortsbegehungen im Rahmen der EPE, dass die Schulen von den Gemeinden in einem guten Zustand gehalten werden.

Die Brunnen werden von den Gemeinden selbst betrieben und gewartet. Dabei werden sie weiter von den NGOs unterstützt, die auch die Implementierung und die WASH-Trainings im Rahmen des Vorhabens umgesetzt haben. Die Brunnen sind überwiegend funktionsfähig und werden wie geplant genutzt. In einigen Fällen besteht für die installierten Handpumpen perspektivisch kein Bedarf mehr, da die Gemeinden

modernere Wasserversorgungssysteme mit elektrischen Pumpen und Hausanschlüssen installiert haben oder planen. Durch die begleitenden Bildungsmaßnahmen haben sich Wasser- und Sanitärnutzung und Hygiene der Zielgruppen nachhaltig verändert und hiermit verbundene Krankheiten reduziert.

Trotz der systematischen Defizite bei Betrieb und Wartung der Straßen und Schulen, wird die finanzierte Infrastruktur wie vorgesehen genutzt und trägt weiterhin zu den übergeordneten entwicklungspolitischen Wirkungen des Projekts bei. Insbesondere bei den indigenen Gemeinden konnten die Lebensbedingungen nachhaltig verbessert werden und die Vergabe von kollektiven Landtiteln nahm nach Projektende erheblich an Fahrt auf. Hierdurch steigt die gesellschaftliche Partizipation dieser Zielgruppe sowie ihre Resilienz gegenüber dem Druck auf die von ihnen traditionell genutzten Land- und Naturressourcen.

Die bereits erzielten Fortschritte bzgl. der Instandhaltungskapazitäten und Budgeterhöhung sowie die fortwährenden intensiven Bemühungen im Bereich Inventarisierung, Budgetierung und Instandhaltung, wirken auf weitere Verbesserungen im Bereich Straßeninstandhaltung hin. Das Instandhaltungsengagement auf lokaler Ebene ist mit Blick auf die Nachhaltigkeit ebenso positiv zu bewerten. Vor diesem Hintergrund wird die Nachhaltigkeit - trotz der zuvor konstatierten Defizite - als noch zufriedenstellend erachtet.

Nachhaltigkeit Teilnote: 3

Erläuterungen zur Methodik der Erfolgsbewertung (Rating)

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

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

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

Das Kriterium **Nachhaltigkeit** wird anhand der folgenden vierstufigen Skala bewertet:

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

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

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

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

Die **Gesamtbewertung** auf der sechsstufigen Skala wird aus einer projektspezifisch zu begründenden Gewichtung der sechs 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 Oberzelebene („Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen“) **als auch** die Nachhaltigkeit mindestens als „zufriedenstellend“ (Stufe 3) bewertet werden.