

Ex-post-Evaluierung – Kamerun

>>>

Sektor: 2102000 Straßenverkehrswesen
Vorhaben: Brückenrehabilitierung II / III BMZ-Nr. 2002 65 439* / 2004 65 260
Träger des Vorhabens: Ministère des Travaux Publics



Ex-post-Evaluierungsbericht: 2016

	(Plan)	(Ist)
Investitionskosten (gesamt) Mio. EUR	9,32	8,32
Eigenbeitrag Mio. EUR	2,86	4,06
Finanzierung Mio. EUR	6,47	4,25
davon BMZ-Mittel ** Mio. EUR	6,47	4,25

*) Vorhaben in der Stichprobe 2016

**) Die Differenz der BMZ-Mittel wurde zur Finanzierung von Zusatzkosten der Phase I des Brückenbauprogramms verwendet.

Kurzbeschreibung: Bei den beiden Vorhaben handelte es sich ursprünglich um offene Programme zur Sanierung einer großen Anzahl von Brücken und Viadukten. Wegen der starken Preissteigerungen und Verzögerungen wurden schließlich zwei große Brücken über den Sanaga-Fluss bei Edéa (Brücke 44 und Brücke 45) rehabilitiert. Diese beiden Brücken liegen auf der wichtigsten Verkehrsachse des Landes, der Route National (RN3) zwischen der politischen Hauptstadt Jaunde und dem wirtschaftlichen Zentrum des Landes, der Hafenstadt Douala. Diese Straße stellt darüber hinaus auch eine wichtige Transitroute zu den beiden Binnenländern Zentralafrikanische Republik und Tschad dar.

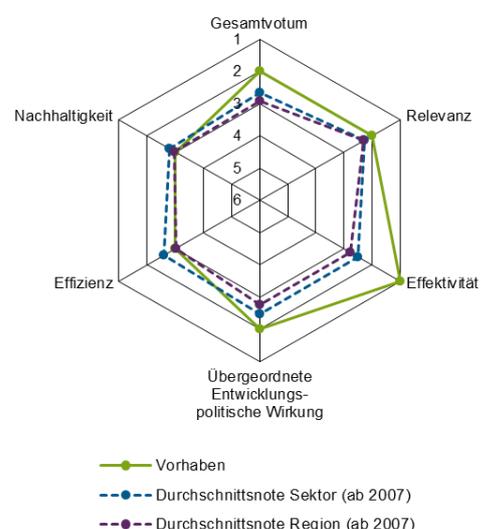
Zielsystem: Das aktualisierte Projektziel der beiden evaluierten Vorhaben ist die „Sicherung prioritärer Transportkorridore für den Waren- und Personenverkehr in Kamerun und in den angrenzenden Binnenländern Zentralafrikanische Republik und Tschad.“ Damit sollte ein Beitrag zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der im Einzugsbereich der RN3 liegenden Regionen und zu einer effizienten Versorgung der dort lebenden Bevölkerung geleistet werden (Oberziel).

Zielgruppe: Die Verkehrsteilnehmer sowie die Bevölkerung im Einzugsgebiet der rehabilitierten Straßenverkehrsinfrastruktur.

Gesamtvotum: Note 2 (beide Phasen)

Begründung: Zwei Brücken höchster Relevanz für das Land wurden rehabilitiert und werden noch stärker genutzt als ursprünglich erwartet. Trotz schwachen Sektors, besonders in Bezug auf die Straßeninstandhaltung, kann von nachhaltigen Wirkungen dieser zentralen Infrastruktur ausgegangen werden. Damit erzielen die Vorhaben eine gute entwicklungspolitische Wirksamkeit.

Bemerkenswert: Der volkswirtschaftliche Schaden einer dauerhaften Sperrung der Brücken über den Sanaga-Fluss bei Edéa wäre immens, da die Alternativroute für den zusätzlichen Verkehr nicht ausgelegt ist und mit erheblichen Mehrkosten je Verkehrsteilnehmer verbunden wäre. Schwerwiegende wirtschaftliche, soziale und sogar politische Auswirkungen im Land könnten die Folge sein. Aus diesem Grund und wegen einer konkreten Anschlagdrohung durch die islamistische Terrororganisation Boko Haram - hat Kamerun die Überwachung der Brücken bei Edéa auch durch das kamerunische Militär in den vergangenen Monaten deutlich verstärkt.



Bewertung nach DAC-Kriterien

Gesamtvotum: Note 2 (beide Phasen)

Die im Rahmen der Phasen II und III des Brückenrehabilitationsprogramms durchgeführten Sanierungen der beiden Brücken über den Sanaga Fluß bei Edéa (Brücke 44 und 45) sind für sich alleine betrachtet als Erfolg zu betrachten. Die Relevanz dieser Maßnahmen ist sehr hoch. Bei der Erreichung der Programm- (Effektivität) und der entwicklungspolitischen Ziele (Impact) haben die Vorhaben die zum Zeitpunkt der Prüfung gesetzten Erwartungen bei weitem übertroffen. Erhebliche Verzögerungen und Kostensteigerungen beim Bau haben die Produktionseffizienz jedoch in hohem Maße negativ beeinflusst. Trotzdem sind die Maßnahmen aus gesamtwirtschaftlicher Sicht positiv zu bewerten (Allokationseffizienz), da die großen positiven Wirkungen die erhöhten Kosten aufwiegen. Die Nachhaltigkeit der Maßnahmen werden vor allem durch die sehr schwierigen allgemeinen Rahmenbedingungen im Sektor gefährdet. Die gute Qualität der Umsetzung der Rehabilitierungsmaßnahmen und der daraus resultierende gute Zustand der Brücken führen jedoch dazu, dass in den nächsten Jahren nicht mit einem größeren Bedarf an Instandhaltungsmaßnahmen zu rechnen ist. Wegen der großen wirtschaftlichen und strategischen Bedeutung der beiden Brücken ist darüber hinaus mit großer Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die kamerunische Regierung notwendige Instandhaltungsarbeiten durchführen wird.

Beide Phasen werden identisch beurteilt. Die Wirkungen der Maßnahmen lassen sich nicht in unterschiedlicher Weise den beiden BMZ-Nr. zuordnen.

Relevanz

Ursprünglich war geplant, eine Vielzahl von kleineren Brücken zu rehabilitieren. Angesichts gestiegener Kosten einerseits und hoher Priorität der Brücken bei Edéa wurde dieser Plan wie folgt geändert. Vor Beginn der Sanierungsarbeiten im Mai 2011 befanden sich die beiden Brücken über den Sanaga-Fluss bei Edéa in einem baufälligen Zustand. Die mit der Voruntersuchung betrauten technischen Sachverständigen warnten davor, dass die Stabilität der Brücken ohne Sanierungsarbeiten gefährdet sei. Wegen der großen wirtschaftlichen und strategischen Bedeutung der beiden Brücken als Teil der wichtigsten Straße Kameruns, welche das Wirtschaftszentrum und den Hafen in Douala mit der politischen Hauptstadt Jaunde und den Binnenländern Tschad und ZAR verbindet, hätte eine Sperrung der Brücken große wirtschaftliche, soziale und wahrscheinlich sogar politische Konsequenzen über die Landesgrenzen Kameruns hinaus gehabt. Die Brücken führen die Nationalstraße 3 (RN3) über beide Flussarme des Sanaga-Flusses, wie die Abbildung auf der folgenden Seite illustriert.

Die regionale wirtschaftliche Integration innerhalb der Zentralafrikanischen Wirtschafts- und Währungsgemeinschaft (CEMAC) stellt eine wichtige Priorität der kamerunischen Regierung dar. Alle größeren Infrastrukturprojekte wurden in den vergangenen Jahren von der kamerunischen Regierung in Zusammenarbeit mit verschiedenen internationalen Entwicklungspartnern durchgeführt. Dies bietet aus Sicht Kameruns nicht nur den Vorteil einer kostengünstigen Finanzierung, sondern hilft auch die Umsetzungsqualität der Vorhaben zu erhöhen. Zu den wichtigsten Vorhaben, die in den vergangenen Jahren von der Weltbank, der Afrikanischen Entwicklungsbank (AfDB), der Islamischen Entwicklungsbank (IDB), der Europäischen Union (EU) und der deutschen FZ technisch und finanziell unterstützt wurden, gehört der Ausbau der Nationalstraßen, die Kamerun mit den Nachbarstaaten Tschad und ZAR verbinden. Die Rehabilitierung der beiden Brücken über den Sanaga-Fluß bei Edéa ist somit konsistent mit der kamerunischen Strategie und stellt eine wichtige Voraussetzung für die Wirksamkeit der anderen Maßnahmen im Sektor dar. Die Logik des Zielsystems, mittels Sicherung prioritärer Transportkorridore und deren Nutzung einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung des Landes zu leisten, ist auch ex post betrachtet stimmig.

Die Vorhaben ordneten sich in den ehemaligen Schwerpunkt Straßenverkehr in der Zusammenarbeit mit Kamerun ein.

Die Entscheidung, statt einer Vielzahl kleinerer Brücken zwei prioritäre Brücken zu finanzieren, bewerten wir im Hinblick auf die Relevanz des Vorhabens als positiv.

Relevanz Teilnote: 2 (beide Phasen)

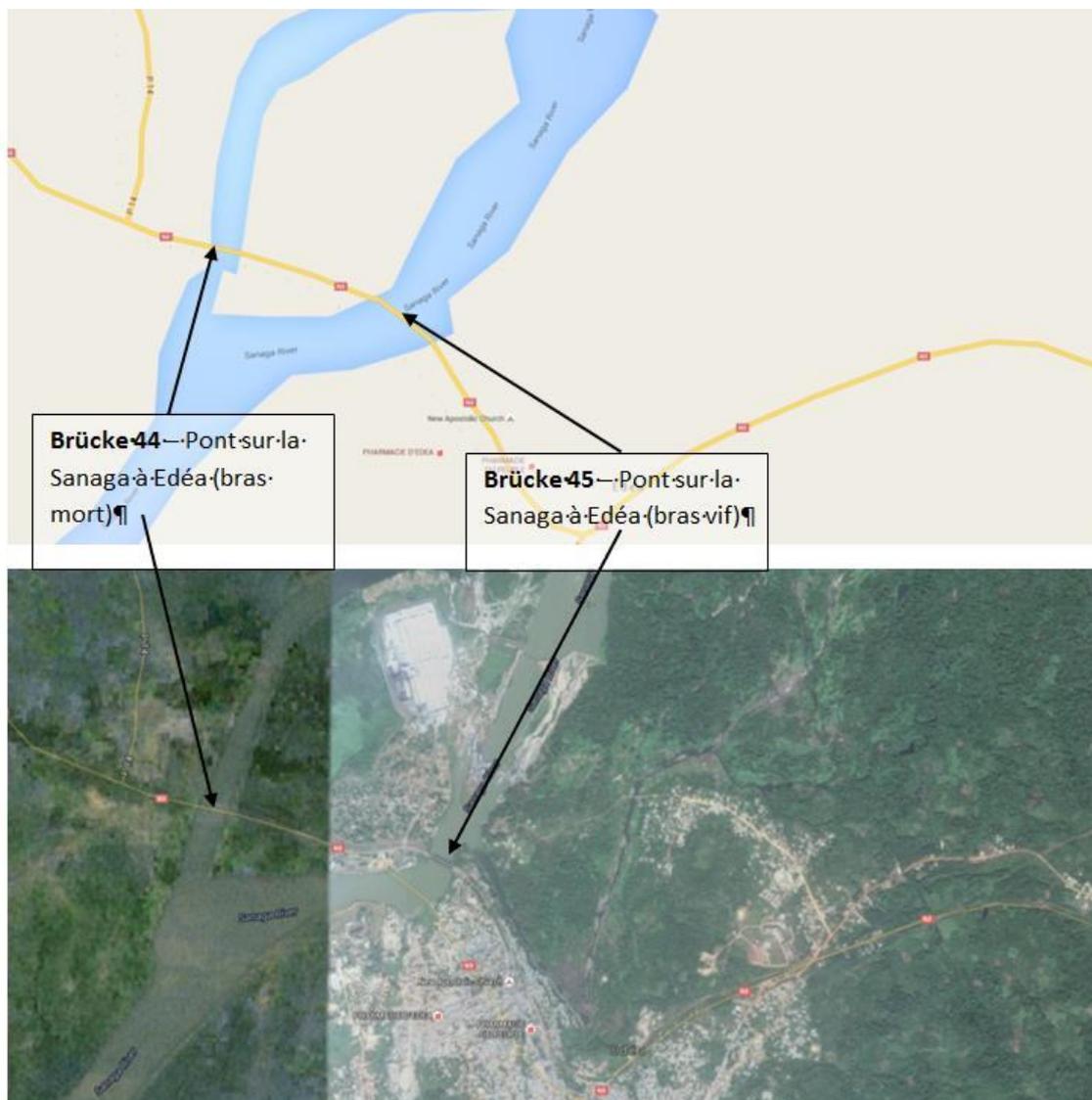


Abbildung 4: Karte und Satellitenaufnahme der beiden Brücken über den Sagana-Fluss bei Edéa (Quelle: Google Maps)

Effektivität

Das im Rahmen der Ex-post-Evaluierung angepasste Programmziel ist die "Sicherung prioritärer Transportkorridore für den Waren- und Personenverkehr in Kamerun und in den angrenzenden Binnenländern Zentralafrikanische Republik und Tschad". Die Nutzung der Transportkorridore wird über den folgenden Indikator erfasst.

Indikator	Status PP	Ex-post-Evaluierung
(1) Verkehrsaufkommen auf den beiden rehabilitierten Brücken wächst mindestens proportional zum Verkehrsaufkommen in Kamerun.	Verkehrsaufkommen: 3.027 Fahrzeuge / Tag (Stand 2009) Fahrzeugflotte in Kamerun: 336.000 (Stand 2007)	Übertroffen. Verkehrsaufkommen: 8.750 Fahrzeuge / Tag (Stand 2014) Fahrzeugflotte in Kamerun: 674.000 (Stand 2013)

Das Verkehrsaufkommen auf dem relevanten Teil der RN3 hat sich zwischen 2009 und 2014 fast verdreifacht (auf 8.750 Fahrzeuge / Tag - Stand 2014¹). Über den ungefähr gleichen Zeitraum (2007 - 2013) hat sich der gesamte Fahrzeugbestand (als Proxyindikator für das Verkehrsaufkommen im Land) in Kamerun von 336.000 auf 674.000 Fahrzeuge ungefähr verdoppelt. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die Bedeutung des Transitkorridors RN3, der über die beiden rehabilitierten Brücken verläuft, in den vergangenen Jahren noch einmal deutlich zugenommen hat. Die große wirtschaftliche Bedeutung dieser Strecke wird auch dadurch deutlich, dass mehr als die Hälfte des Verkehrsaufkommens auf Lastwagen und Busse entfällt.

Die deutliche Übererfüllung des Indikators zur Nutzung der rehabilitierten Brücken führt zu der Schlussfolgerung, dass die Effektivität der im Rahmen dieses Vorhabens durchgeführten Maßnahmen sehr hoch ist.

Effektivität Teilnote: 1 (beide Phasen)

Effizienz

Ähnlich wie bei anderen Vorhaben im Straßensektor in Kamerun kam es auch bei den Phasen II und III des Brückenrehabilitationsprogramm (1) zu großen Verzögerungen bei der Projektdefinition, der Ausschreibung der Bauleistungen und der Umsetzung der Baumaßnahmen sowie (2) zu erheblichen Kostensteigerungen gegenüber der ursprünglichen Planung. So wurde zum Zeitpunkt der Prüfung der Phase II des Brückenrehabilitationsprogramms im Dezember 2003 und der Prüfung der Phase III im Dezember 2004 von einer Projektlaufzeit von 30 Monaten ausgegangen. Die tatsächliche Projektlaufzeit bis zum Projektabschluss war schlussendlich mit 118 Monaten fast viermal so lang wie ursprünglich geplant. Die Schätzkosten für die Sanierung der beiden Brücken über den Sanaga-Fluss betragen im Jahr 2005 rund 3,8 Mio. EUR. Die endgültigen Baukosten beliefen sich schlussendlich auf über 7 Mio. EUR, während die Kosten für den Consultingeinsatz über den gleichen Zeitraum von 960.000 EUR auf 1,25 Mio. EUR anstiegen.

Wegen dieser großen Verzögerungen in der Umsetzung und der hohen Kostensteigerungen ist die Produktionseffizienz des Vorhabens als "unzureichend" zu betrachten.

Die Allokationseffizienz des Vorhabens, die sich über die Amortisationsdauer der Investitionskosten errechnet, auf Basis der Transportkosteneinsparungen durch die Nutzung der Brücken (verglichen mit dem Alternativszenario der Sperrung der Brücken), ist jedoch auch mit den höheren Kosten noch sehr zufriedenstellend (siehe Impact). Aufgrund der eindeutigen Einschätzung bezüglich der Amortisationsdauer der Investitionskosten wurde auf eine zusätzliche Berechnung der internen Verzinsung verzichtet.

In Abwägung der schlechten Produktionseffizienz und der guten Allokationseffizienz wird die Teilnote Effizienz mit gerade noch zufriedenstellend bewertet.

Effizienz Teilnote: 3 (beide Phasen)

Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen

Oberziel (Impact) der beiden Vorhaben war, einen Beitrag zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der im Einzugsbereich der RN3 liegenden Regionen und zu einer effizienten Versorgung der dort lebenden Bevölkerung zu leisten. Im Fall der beiden Brücken über den Sanaga-Fluß bei Edéa zählen fast das gesamte Land Kamerun mit einer Bevölkerung von rund 24 Mio. sowie die angrenzenden Binnenländer Tschad (Bevölkerung 12 Mio.) und ZAR (Bevölkerung 5 Mio.) im weiteren Sinne zum Einzugsgebiet der rehabilitierten Brücken.

Die große Bedeutung der beiden Brücken über den Sanaga-Fluss lässt sich an den hohen Kosten der Umfahrung der Brücken für einzelne Verkehrsteilnehmer (einzelwirtschaftliche Betrachtung) und für Kamerun und die angrenzenden Binnenländer (gesamtwirtschaftliche Betrachtung) verdeutlichen. Für die beiden Sanaga-Brücken bei Edéa gibt es zum jetzigen Zeitpunkt praktisch keine Alternative. Die Überque-

¹ Einfache Addition (ohne Gewichtung) der verschiedenen Fahrzeugtypen - Zweiräder und nicht motorisierter Transport nicht berücksichtigt.

rung des Sanaga auf der Provinzstraße P10, die mit einem Umweg von "nur" 140 km verbunden wäre, ist nach Aussagen des Ministeriums für Transport und öffentliche Arbeiten (MinTP) nur mit Geländewagen möglich. Daraus ergibt sich im Falle einer Sperrung einer oder beider Brücken über den Sanaga in Edéa eine weiträumige Umfahrung, welche die Fahrtstrecke zwischen Jaunde und Douala von rund 230 km auf knapp 500 km mehr als verdoppeln würde. Bei einer Sperrung der Brücke Nr. 44 könnte möglicherweise ein Teil des Verkehrs auf die Eisenbahn ausweichen, die seit 2014 für den Personenverkehr eine Non-stop-Verbindung zwischen Douala und Jaunde eingerichtet hat. Eine Unterbrechung der kombinierten Straßen- und Eisenbahnbrücke Nr. 45 würde hingegen sowohl den Straßen- als auch den Eisenbahnverkehr zwischen Jaunde und Douala nachhaltig stören. In einem solchen Fall müsste zunächst - ähnlich wie beim Einsturz einer Brücke über den Mungo-Fluß im Westen Kameruns im Jahr 2004 - als Übergangslösung eine Pontonbrücke aus Frachtkähnen eingerichtet werden. Es ist allerdings zweifelhaft, ob eine solche Brücke mit den in Kamerun zu Verfügung stehenden Elementen stabil genug wäre, um den hier verkehrenden Schwerverkehr über den Sanaga-Fluss, der deutlich breiter ist als der Mungo und in der Regenzeit eine hohe Strömung aufweist, zu transportieren.

Indikator	Zielwert PP	Ex-post-Evaluierung
(1) Amortisationsdauer der Investitionskosten durch Transportkostensparnisse.	Investitionskosten amortisieren sich durch Transportkostensparnisse in weniger als einem Jahr (Berechnung mit Hilfe der Zusatzkosten für Umfahrung der Brücken im Falle einer Sperrung).	Mehr als erfüllt. Die Amortisationsdauer beläuft sich auf weniger als 9 Tage

Bei einem Umweg von rund 266 km für die einfache Strecke zwischen Jaunde und Douala ergeben sich bei der Nutzung der Alternativroute zur Umfahrung der beiden Sanaga-Brücken Mehrkosten pro Fahrzeug von zwischen 47 EUR für einen PKW und 227 EUR für einen Sattelschlepper (siehe Anlage 5 - einzel- und gesamtwirtschaftliche Bewertung). Dies entspricht mehr als einer Verdopplung der ursprünglichen Betriebskosten und stellt für Verkehrsteilnehmer in einem Land mit einem durchschnittlichen Pro-Kopf Einkommen von 1.200 EUR eine wesentliche wirtschaftliche Belastung dar.

Unter Zugrundelegung des hohen Verkehrsaufkommens von 8.750 Fahrzeugen pro Tag (wovon mehr als die Hälfte auf Lastwagen und Busse entfällt) ergeben sich tägliche volkswirtschaftliche Mehrkosten für die Umfahrung der Brücke von mehr als 950.000 EUR. Angesichts von Gesamtkosten des Vorhabens in Höhe von 8,3 Mio. EUR ergibt sich daraus eine gesamtwirtschaftliche Amortisationsdauer der Maßnahme von weniger als 9 Tagen. Selbst wenn nur die Hälfte des Verkehrs angerechnet wird, da ein Teil über Eisenbahn oder Pontonbrücke transportiert werden würde, ergibt sich immer noch eine Amortisationsdauer der Maßnahme von weniger als einem Monat. Damit wurde die im Programmvoranschlag vorgesehene Amortisationsdauer von höchstens einem Jahr weit unterschritten. Eine verstärkte Nutzung der Eisenbahnstrecke wäre dabei durchaus entwicklungspolitisch - in Bezug auf Klimaschutz - wünschenswert.

Die hier errechneten Zahlen unterschätzen vermutlich den tatsächlichen volkswirtschaftlichen Schaden einer dauerhaften Sperrung der Brücken über den Sanaga-Fluss bei Edéa noch bei weitem, da die Alternativroute für den zusätzlichen Verkehr nicht ausgelegt ist und dadurch mit großen Verzögerungen und zusätzlichen Verkehrsunfällen zu rechnen wäre. Diese extreme Behinderung des Transports von Gütern und Personen zwischen dem Wirtschaftszentrum des Landes Douala, der politischen Hauptstadt Jaunde, dem Norden und Osten des Landes und den angrenzenden Nachbarländern könnte eine schwerwiegende wirtschaftliche, soziale und sogar politische Krise im Land auslösen. Aus diesem Grund - und wegen einer konkreten Anschlagdrohung durch die islamistische Terrororganisation Boko Haram - hat Kamerun die Überwachung der Brücken bei Edéa auch durch das kamerunische Militär in den vergangenen Monaten deutlich verstärkt.

Armutsmindernd wirkt das Vorhaben allenfalls indirekt. Die wirtschaftliche Bedeutung der RN3 lässt mittels Beschäftigung auch einen Bezug zu Armutsminderung vermuten, der jedoch nicht belegt werden kann. Die erhöhten Kosten einer Umgehung des Flusses wären besonders für Arme eine hohe Last.

Mit erhöhtem Verkehrsaufkommen gehen notwendigerweise erhöhte Emissionen einher. Diese negativen Umweltwirkungen müssen aber insofern relativiert werden, als dass etwaige Ausweichrouten zu noch höheren Emissionen des gleichen Verkehrsaufkommens führen würden. Ein Transport besonders von Fracht sowie auch des Personenindividualverkehrs über die Schiene wäre jedoch in Bezug auf die Umweltwirkungen positiver zu bewerten.

Ein negativer Punkt bezüglich der entwicklungspolitischen Wirkungen ist die Tatsache, dass laut Studien ein Großteil des Exports von Tropenhölzern aus Kamerun, der ZAR, dem Tschad und dem Norden der Demokratischen Republik Kongo über die im Rahmen dieses Vorhabens rehabilitierten Brücken zum Hafen von Douala transportiert und von dort in alle Welt verschifft wird. Aktuelle Verkehrszählungen ergeben, dass über 600 LKW mit Tropenhölzern jeden Tag diese Brücken passieren. Dies entspricht rund 20 % des gesamten Lastkraftverkehrs auf dieser Strecke. Der Anteil illegal geschlagenen Holzes ist nicht bekannt. Direkte negative Umweltwirkungen, wie etwa erhöhter Tropenholzeinschlag, der durch das Projekt motiviert wurde, lässt sich mit dem Projekt jedoch nicht in Verbindung bringen. Aufgrund des überaus hohen Verkehrsaufkommens, auch ohne Holztransporter, werden die Wirkungen des Projekts dennoch mit gut bewertet.

Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen Teilnote: 2 (beide Phasen)

Nachhaltigkeit

Wartung und Instandhaltung der Straßeninfrastruktur stellen in Kamerun eine große Herausforderung dar. Dies wurde auch bereits in den Programmvorschlägen als eines der Hauptrisiken für die Nachhaltigkeit der im Rahmen des Programms finanzierten Rehabilitationsmaßnahmen identifiziert. Das Defizit der Instandhaltung im Straßensektor hat sich in den vergangenen Jahren tendenziell weiter verschärft. Der Straßenunterhaltungsfonds Fonds Routier (FR) kann seinen Aufgaben wegen der fehlenden Autonomie nur in sehr eingeschränktem Maße nachkommen. Öffentliche Ausschreibungen und die Umsetzung der Maßnahmen verzögern sich sehr stark und die Qualität der Durchführung der Instandhaltungsmaßnahmen lässt in vielen Fällen zu wünschen übrig. Dies hat zur Folge, dass nach Angaben des MinTP 2015 rund 88 % aller Straßen im Land in einem schlechten Zustand waren. Bei Investitionen in normale Straßeninfrastruktur kann deshalb die Nachhaltigkeit nicht sichergestellt werden.

Für den Fall der im Rahmen dieses Vorhabens rehabilitierten Brücken über den Sanaga-Fluss stellt sich die Nachhaltigkeit allerdings etwas positiver dar. Wegen der hohen Qualität der durchgeführten Rehabilitierungsarbeiten ist in den nächsten Jahren nicht mit größeren Instandhaltungsmaßnahmen zu rechnen. Darüber hinaus führt das MinTP regelmäßige Inspektionen der Brücken durch, wodurch kleinere Schäden rechtzeitig erkannt und schnell behoben werden sollen. Wegen der großen strategischen Bedeutung der beiden Brücken erscheint es darüber hinaus plausibel, dass Kamerun in den nächsten Jahren die notwendigen Schritte unternehmen wird, um ihre Befahrbarkeit sicherzustellen.

In Anbetracht der gravierenden Mängel im System der Straßeninstandhaltung in Kamerun im Allgemeinen und der etwas besseren Aussichten für die Instandhaltung der beiden rehabilitierten Brücken im Besonderen kann die Nachhaltigkeit der Maßnahme mit "zufriedenstellend" bewertet werden.

Nachhaltigkeit Teilnote: 3 (beide Phasen)

Erläuterungen zur Methodik der Erfolgsbewertung (Rating)

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

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

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

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

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

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

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

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

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