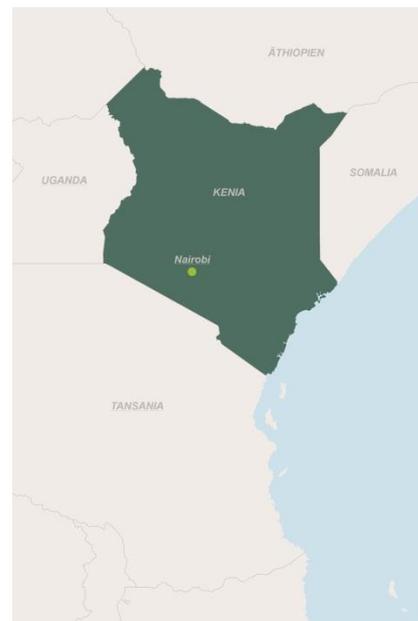


Ex-post-Evaluierung – Kenia

>>>

Sektor: Straßenverkehrswesen (CRS-Code 21020)
Vorhaben: Straße Maai Mahiu-Narok (BMZ-Nr. 1999 66 458)*
Projektträger: Kenya National Highway Authority (KeNHA)



Ex-post-Evaluierungsbericht: 2014

| | (Plan) | (Ist) |
|--------------------------------------|--------|-------|
| Investitionskosten (gesamt) Mio. EUR | 40,02 | 58,49 |
| Eigenbeitrag Mio. EUR | 4,02 | 20,62 |
| Finanzierung** Mio. EUR | 36,00 | 37,87 |
| davon BMZ-Mittel Mio. EUR | 18,00 | 19,87 |

*) Dieses Projekt wurde nicht im Rahmen der von der KfW im Jahr 2014 durchgeführten Zufallsstichprobe bewertet; die Evaluation erfolgte gemäß einer Vereinbarung zwischen KfW und AfD

**) einschließlich AfD-Kreditmittel in Höhe von 18 Mio. EUR

Kurzbeschreibung: Das Projekt umfasst die Instandsetzung der Maai Mahiu-Narok Straße (B3) über eine Länge von 89,3 km sowie Consultingleistungen. Die Projektstraße bildet eine sehr wichtige Verbindung zwischen Maai Mahiu, Narok und Bomet, beides Hauptstädte von Bezirken mit großem landwirtschaftlichen Potenzial. Darüber hinaus nutzt der Verkehr in der Kisii-Region und im nordwestlichen Teil von Tansania statt der Verbindung über Nakuru eher die kürzere Verbindung über die Projektstraße für Fahrten nach Zentralkenia. Das Projekt wurde von der Agence Française de Développement (AfD) kofinanziert, die der KfW das Mandat zur Durchführung des Projekts, einschließlich der AfD-Mittel, erteilte.

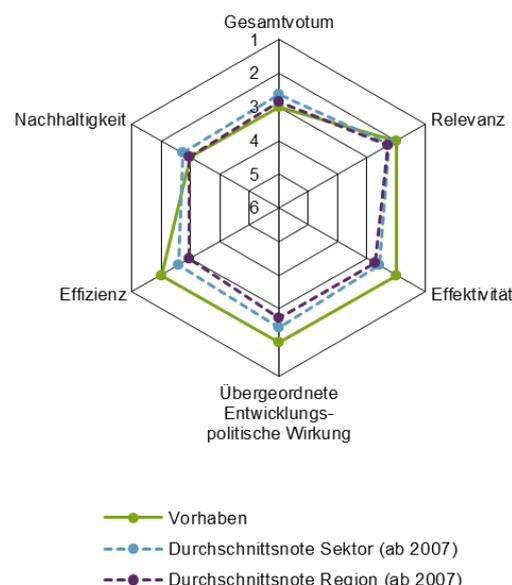
Zielsystem: Oberziel: Das Projekt sollte zum wirtschaftlichen Wachstum Kenias beitragen und die Lebensbedingungen der Bevölkerung im Projektgebiet verbessern. Das Projektziel bestand in der nachhaltigen und effizienten Abwicklung des prognostizierten Verkehrs.

Zielgruppe: Die im Gebiet der Projektstraße ansässige Bevölkerung (388.000 Menschen), die landwirtschaftlichen und nicht-landwirtschaftlichen Betriebe der Region sowie der Transitverkehr auf der Projektstraße.

Gesamtvotum: Zufriedenstellend (Stufe 3)

Begründung: Durch das Projekt wurde eine sehr wichtige Verbindungsstraße in Zentralkenia, einem Gebiet mit großem landwirtschaftlichen Potenzial, rehabilitiert. Die erzielten Wirkungen sind insgesamt positiv, insbesondere aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der sozio-ökonomischen Effekte, jedoch ist die Zahl der Verkehrsunfälle angestiegen. Die Nachhaltigkeit des Projekts wird jedoch durch die zukünftige Finanzierung der Straßeninstandhaltung sowie durch Regenwasser, das Schäden an den Standspuren und überflutete Straßendecken verursacht, beeinträchtigt.

Bemerkenswert: Die Projektstraße wurde im Rahmen des „Touristenstraßen-Programms“ der Deutschen Finanziellen Zusammenarbeit bereits in den Jahren 1969–1974 instandgesetzt. Dies zeigt deutlich die Abhängigkeit des kenianischen Straßenbausektors von externer Unterstützung. In diesem Fall hatte die alte Straße das Ende ihrer Lebensdauer jedoch bereits erreicht und war nur noch für ein Verkehrsaufkommen geeignet, das unterhalb des heutigen liegt. Die alte Trassierung kann weiterhin verwendet werden.



Bewertung nach DAC-Kriterien

Gesamtvotum: Zufrieden stellend (Stufe 3)

Der Hauptfaktor, der zu einer Bewertung des Projekts als „zufrieden stellend“ führt, ist die Nachhaltigkeit des Projekts. Die zukünftige Finanzierung der Straßeninstandhaltung ist nicht ohne Risiko, selbst wenn es sich hier um eine wichtige Verbindungsstraße handelt. Die benötigte Finanzierung wird kontinuierlich hoch bleiben, da Regenwasser Schäden an den Seitenstreifen und überflutete Straßendecken verursachen wird. Die Wirtschaftlichkeit ist zwar hoch, es bleiben aber Zweifel, ob die Straßenkonzeption die Flutrisiken optimal berücksichtigte. Die Bedeutung dieser Verbindung für den lokalen und regionalen Verkehr ist wichtig und die Ziele und Indikatoren des Projekts wurden erfüllt. Eine der Schwächen betrifft die Verkehrssicherheit an gefährlichen Stellen der Straße.

Relevanz

Das Projekt beabsichtigte die Verbesserung einer sehr wichtigen Verbindung von Zentralkenia nach Narok und Bomet, beides Hauptstädte von Bezirken mit hohem landwirtschaftlichen Potenzial. Darüber hinaus hätte der aus der Kisii-Region und dem nordwestlichen Teils von Tansania kommende Verkehr eine kürzere Anbindung (eine Einsparung von ca. 66 km) an die Zentralregion Kenias. Ein Teil der Verbindung (Amala River-Narok, 57 km) wurde vor einigen Jahren von der deutschen Finanziellen Zusammenarbeit kofinanziert. Auf dieser Straße verläuft zudem ein beträchtlicher Teil des Touristenverkehrs nach Masai Mara. Der Zustand der Bitumen-Projektstraße vor Beginn der projektbezogenen Arbeiten war schlecht bis sehr schlecht, was zu langen Reisezeiten (ca. drei Stunden) und extremer Abnutzung der Fahrzeuge führte.

Durch die Instandsetzung der Straße zwischen Narok und Maai Mahiu hatte das Projekt das Potenzial, einen entscheidenden Engpass des nationalen Transportsystems anzugehen, zur Mobilität der Bevölkerung beizutragen, ökonomische Aktivitäten zu unterstützen und den Zugang zu sozialen Dienstleistungen zu erleichtern.

Jedoch wirft die Rehabilitierung einer Straße, die bereits einmal mit Hilfe deutscher Fördergelder saniert wurde, Fragen zur vergangenen und gegenwärtigen Leistungsfähigkeit des Sektors auf. Der kenianische Straßenbausektor ist nach wie vor nicht unabhängig von externer finanzieller Unterstützung. In diesem Fall hatte die alte Straße das Ende ihrer wirtschaftlichen Lebensdauer jedoch bereits erreicht und wurde darüber hinaus auf eine Art und Weise erbaut, die dem heutigem Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen ist. Die alte Trassierung kann weiterhin genutzt werden. Die wiederholte finanzielle Unterstützung für die Straße beeinflusst die Bewertung nicht negativ.

Das Projekt ist nach wie vor mit den Anforderungen und Prioritäten der Begünstigten vereinbar (vgl. Kenya Vision 2030 und der Zweite Mittelfristige Plan der kenianischen Regierung). Das Projekt war in Harmonisierungs- und Anpassungsbemühungen eingebettet, die vom ehemaligen Ministerium für Straßen und Öffentliche Arbeiten im Rahmen von Besprechungen zwischen dem Ministerium und Gebern unternommen wurden. Durch die Übertragung des Projektmanagements auch für die AfD-Mittel auf die KfW konnten die Transaktionskosten für die kenianische Regierung verringert werden. Der Transportsektor ist nicht länger ein Schwerpunkt der deutschen Finanziellen Zusammenarbeit mit Kenia, bleibt für die kenianische Regierung aber weiterhin sehr wichtig.

Relevanz Teilnote: Gut (Stufe 2)

Effektivität

Die Straße mit einer Gesamtfahrbahnbreite von 7 Metern und zwei Seitenstreifen von je 1,50 Metern wurde wie geplant auf einer Gesamtlänge von 89,3 km mit bituminöser Einstreudecke rehabilitiert. Die Straße war fast fertiggestellt, als das Klimaphänomen El Niño auftrat. Durch Flutschäden notwendig gewordene Reparaturarbeiten wurden zu Beginn des Jahres 2011 abgeschlossen. Die Evaluierungsdelegation, die 2014 vor Ort war, beurteilte die Qualität der Straße als gut, ebenso wie zuvor die technische Abschlusskontrollinspektion im Jahr 2011.

Das Ziel des Projekts bestand in der effizienten und nachhaltigen Abwicklung des prognostizierten Verkehrsaufkommens. Geeignete Indikatoren für das Projektziel sind die Zunahme des Verkehrsaufkommens sowie eine kürzere Reisedauer auf der Straße von Narok nach Maai Mahiu. Beide Indikatoren wurden erfüllt (vgl. nachfolgende Tabelle).

Die tatsächliche Entwicklung des Verkehrsaufkommens liegt beträchtlich über dem prognostizierten (3 % p. a. im Projektprüfungsbericht). Da der Anteil an umgeleiteten Verkehr unklar ist (vgl. Tabelle), verwenden wir die Verkehrsdaten aus dem Jahr 2012. Der sich daraus ergebende, tatsächliche durchschnittliche Verkehrsanstieg zwischen 2001 und 2012 betrug 8,2 % pro Jahr.

Die Straße kann ganzjährig ohne Einschränkungen genutzt werden. Die Reisedauer hat sich von 3 auf 1,5 Stunden verkürzt.

| Indikator | Status PP | Ex-post-Evaluierung |
|---|--|---|
| (1) Erreichen des prognostizierten, durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens (für 2012: \approx 1.913 Fahrzeuge) | Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen im Jahr 2001 (bei Bewertung): 1.171 Fahrzeuge | Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen im Jahr 2012: 2.783 Fahrzeuge Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen im Jahr 2013: 3.398 (einschließlich des zeitweise umgeleiteten Verkehrs aus/nach Kisumu, bedingt durch Bauarbeiten an der Mau Summit-Kericho Straße) |
| (2) Verringerung der Reisezeit. | 3 Stunden | 1,5 Stunden |

*) Bei PP wurde die volkswirtschaftliche Rentabilität (interner Zinsfuß) (EIRR – Economic Internal Rate of Return of Projects) als Indikator des Projektziels gewählt, vgl. Effizienz und Wirkung.

Die Rehabilitation der Straße hat auch negative Nebenwirkungen. Die Unfallgefahr hat sich erhöht. An einigen Stellen kommt es häufig zu Unfällen, da die Fahrzeuge mit überhöhter Geschwindigkeit fahren. Die kritischsten und gefährlichsten Stellen sind:

- Ein langgezogenes Gefälle mit einer Kurve nahe Ntulele (km 66)
- Eine Brücke bei km 67.
- Ein langgezogenes Gefälle nahe Eor Enkule.

Es ist keine Besonderheit dieses Projekts, dass ein verbesserter Straßenzustand und eine damit verbundene schnellere Fahrweise sowie höheres Verkehrsaufkommen zu mehr Unfällen führen. Wenn, so wie hier, bestimmte gefährliche Punkte jedoch erkannt werden, sollten Maßnahmen zur Verringerung des Unfallrisikos getroffen werden.

Effektivität Teilnote: Gut (Stufe 2)

Effizienz

Die spezifischen Kosten der Projektstraße (0,655 Mio. pro km) sind höher als ursprünglich geplant, werden von der KeNHA jedoch als annehmbar bewertet. Die höheren Kosten hängen zum Teil mit der um zwei Jahre verspäteten Umsetzung des Projekts zusammen. Die für die Verpflichtung des Durchführungsconsultants benötigte Zeit war um einiges länger als erwartet, da der zweitplatzierte Bieter das Ergebnis der Angebotsbewertung angefochten hatte. Zudem war die erste Ausschreibung der

Bauarbeiten auf kenianische, französische und deutsche Bieter beschränkt und führte zu finanziell inakzeptablen Angeboten. Erst nach einer zweiten Ausschreibung, die für Bieter aus der gesamten EU offen war, konnte der Vertrag vergeben werden. Folglich musste die Laufzeit des Consultingvertrages verlängert werden.

Es wurden zudem zusätzliche Bauarbeiten umgesetzt, zunächst, um die Flutschäden von 2009 zu beheben und dann 2010/2011, um durch strukturelle Verbesserungen weitere Überflutungen der Straße zu verhindern (Dauer: 14 Monate). Diese Arbeiten wurden durch eine Reprogrammierung von Restmitteln aus anderen Projekten der Deutschen Finanziellen Zusammenarbeit und einer Erhöhung von Counterpart-Mitteln finanziert. Beim Entwurf der Straße wurde das Risiko von Überflutungsschäden berücksichtigt. Aus heutiger Sicht – vgl. Nachhaltigkeit – wären höhere Investitionen zur besseren Anpassung der Straße an die Wetter- und Klimaverhältnisse von Anfang an sinnvoller gewesen.

Zur Bewertung der ökonomischen Vorteile der Straße wurde eine gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Rechnung erstellt. In dieser sind nur diejenigen Kosten und Nutzen, die einfach erkannt und in monetären Einheiten beschrieben werden können, enthalten. Die hierin erfassten Nutzen sind die Ersparnisse beim Fahrzeugunterhalt und die eingesparten Instandhaltungskosten der bestehenden Straße. Die dabei berücksichtigten Kosten sind die Investitionskosten und die Instandhaltungskosten der Projektstraße. Die Analyse wurde auf Grundlage volkswirtschaftlicher Preise durchgeführt. Aufgrund der enormen Zunahme des Verkehrs seit dem Abschluss der Bauarbeiten und trotz der höheren Kosten (bisherige und zukünftige Kosten für durch Überflutungen verursachte Schäden wurden mit einbezogen) sind die berechneten zukünftigen Nutzen sehr hoch und führen zu einer internen Verzinsung aus gesamtwirtschaftlicher Sicht von 31 %. Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht war die Investition rentabel. Jedoch gehen die dieser Berechnung zugrundeliegenden Annahmen von einer Straßeninstandhaltung aus, die den gegenwärtigen sehr guten Zustand der Straße erhält. Unzureichende Instandhaltung wird die Nutzen verringern.

Effizienz Teilnote: Gut (Stufe 2)

Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen

Das übergeordnete Entwicklungsziel wurde bei der Bewertung als „Verbesserung der sozio-ökonomischen Lebensbedingungen der Bevölkerung in der Projektregion“ angegeben. Bedingt durch die Bedeutung der Straße für den Transitverkehr sollte als weiteres übergeordnetes Entwicklungsziel zudem der Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung hinzugefügt werden. Es wurden bei der Bewertung keine Indikatoren festgelegt, die gesamtwirtschaftliche Verzinsung kann aber als einer der Indikatoren für die wirtschaftlichen Wirkungen des Projekts verwendet werden. Aufgrund der beschränkt verfügbaren Daten sind für Verbesserungen der sozio-ökonomischen Lebensbedingungen der Bevölkerung im Projektgebiet nur qualitative Bewertungen möglich.

Die aus dem Februar 2009 stammende Studie „A Socio-Economic Baseline Study for Maai-Mahiu Narok Road“ war zur Datenbeschaffung in Bezug auf Projektindikatoren nicht hilfreich, da die entscheidenden Daten nicht vorlagen oder nicht nachverfolgt werden konnten. Die darin verwendete Methode, die Projektregion mit einer Region ohne Verbesserung der Hauptverkehrsstraße zu vergleichen, wurde als methodisch fragwürdig angesehen, da die beiden Regionen zu unterschiedlich waren, um ein geeignetes Vergleichspaar abzugeben.

Der Transportsektor ist ein wichtiger Faktor für wirtschaftliches Wachstum. In Entwicklungsländern kann die Verkehrszuwachsrate als Funktion des Bevölkerungswachstums und der Entwicklung des Pro-Kopf-BIPs geschätzt werden und liegt oftmals über der BIP-Wachstumsrate. Für Kenia insgesamt gilt die mittlere Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts zwischen 2002 und 2012 (4,7 %) als grober Schätzwert für die allgemeine Verkehrszunahme, zu der keine Daten vorliegen. Die Verkehrszuwachsrate auf der Projektstraße von 8,2 % liegt um einiges über 4,7 %. Dafür kann es verschiedene Gründe geben: Der Verkehr wird von anderen Straßen umgeleitet, die wirtschaftliche Entwicklung in der Region ist besonders hoch, und die neue Straße macht den Straßenverkehr billiger oder komfortabler (zusätzlich erzeugter Verkehr).

Generell kann beobachtet werden, dass sich die Bedingungen des Straßenverkehrs von Narok und den Dörfern zwischen Maai Mahiu und Narok stark verbessert haben. In Narok wurden alle sechs Betreiber von Mini- und Midibussen befragt. Zwei der Unternehmen wurden erst kürzlich gegründet (2010 und

2014). Jedes Unternehmen hat seinen Fuhrpark vergrößert. Zusätzlich fahren auch die großen Busunternehmen mit Sitz in Nairobi oder anderen großen kenianischen Städten über Narok. Es werden zu jeder Tageszeit Passagier- und Warentransportdienste zu allen Hauptreisezielen angeboten.

Die verbesserten Transportbedingungen helfen dabei, die Kosten für den Transport von lokalen Gütern und Produktionsmitteln zu verringern. Aus diesem Grund kann man annehmen, dass der enorme Boom der Stadt Narok mit ihrer Fertigungs- und Dienstleistungsindustrie zum Teil auf diese Verbesserungen zurückzuführen sind.

Es ist zu beobachten, dass in Narok Stadt

- die Bevölkerung von 22.315 im Jahr 1999 auf 42.505 im Jahr 2009 angestiegen ist. Die entsprechende jährliche Wachstumsrate lag bei 6,6 % (3,0 % für Kenia) – Bevölkerungsschätzung für das Jahr 2014: um die 55.000;
- Die Zahl der Kunden des Stromanbieters Kenya Power ist zwischen 2006 und 2014 um mehr als 2.000 Kunden angestiegen;
- Die Zahl der Banken ist von 6 Banken im Jahr 2006 auf 10 Banken im Jahr 2014 angewachsen;
- 2007 wurde eine Universität gegründet;
- Gegenwärtig wird eine neue Trinkwasseraufbereitungsanlage mit einer Tageskapazität von 4.000 Kubikmetern gebaut. Berücksichtigt man die vorhandene Anlage, erhöht sich die Gesamtkapazität auf 5.000 Kubikmeter täglich. Eine Verbesserung der Trinkwasserversorgung der Nachbardörfer mithilfe von Tankwagen ist geplant.

In den vier an der Projektstraße gelegenen Städten und Dörfern sowie in Nairagie Enkare (5,6 km abseits der Straße) konnten Verbesserungen festgestellt werden bei

- Gesundheitsdiensten (5 neue Privatkliniken seit 2004);
- Bildungseinrichtungen (6 neue private und öffentliche Schulen seit 2004, 1 öffentliches Lehrerschulungszentrum im Jahr 2014);
- Anschluss an das von Kenya Power betriebene Stromnetz.

Bezüglich der Gesundheitsdienste kann festgestellt werden, dass Patienten die Projektstraße für Besuche der Dorfkrankenhäuser oder des Besuchs der Klinik in Narok nutzen. Bezüglich der Bildungssituation ist festzustellen, dass Schüler die Projektstraße ebenfalls für den Schulbesuch nutzen. Leider standen keine genauen Zahlen zu Schülern und Patienten, die die Straße nutzen, zur Verfügung. Die neuen Einrichtungen wären möglicherweise auch ohne die Projektstraße eröffnet worden, die neue Straße hat den Zugang zu ihnen jedoch erleichtert.

Hinsichtlich des Anschlusses an die Stromversorgung hat Kenya Powers mitgeteilt, dass sich die Wartung entlang der Projektstraße wesentlich einfacher gestaltet. Kundenbeschwerden können schneller bearbeitet werden.

Der erleichterte Zugang zu den an der Straße gelegenen Dörfern hat sich positiv auf den Verkauf lokaler landwirtschaftlicher Produkte ausgewirkt und unterstützt damit die Agrarproduktion. Leider konnten die zur Fleisch- und Getreideproduktion zur Verfügung stehenden Daten nicht verwendet werden, um diese Behauptung zu untermauern, da sie hinsichtlich der Zeitreihen und Aggregationsebene eingeschränkt waren. Das Narok County Department of Agriculture hat festgestellt, dass die Projektstraße zu einer Verbesserung des Absatzes landwirtschaftlicher Erzeugnisse und zu einer Verbesserung der Lieferung von Produktionsmitteln geführt hat, was sich an einer Ausdehnung landwirtschaftlicher Märkte zeigt.

| Indikator | Status Ex-post-Evaluierung |
|---|---|
| Interne Verzinsung aus gesamtwirtschaftlicher Sicht >12 % | Erreicht. 31 %. |
| Verbesserung der sozio- | Es waren nur qualitative Bewertungen möglich, siehe |

ökonomischen Lebensbedingungen der Bevölkerung in der Projektregion.

oben. Das Projekt hat glaubhaft dazu beigetragen, die sozio-ökonomischen Lebensbedingungen der Bevölkerung in der Projektregion zu verbessern.

Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen Teilnote: Gut (Stufe 2)

Nachhaltigkeit

An der Projektstraße wurden zwischen März 2010 und Juni 2014 Instandhaltungsarbeiten durchgeführt. Es konnten dennoch einige Schlaglöcher und einige durch Vegetation oder Abfälle verstopfte Gräben entlang der Straße ausgemacht werden. Die in den Jahren 2010/2011 durchgeführten zusätzlichen Bauarbeiten konnten weitere Flutschäden nicht vollständig verhindern. Infolge der Überflutungen in der Regenzeit der Jahre 2011–2014 wurden wiederum Reparaturarbeiten durchgeführt (Kastendurchlässe, Rohrdurchlässe, Gabione). Für die kommenden Jahre ist mit weiteren Reparaturarbeiten wegen Flutschäden zu rechnen.

Entlang der Projektstraße wurde keine Achswaage betrieben. Die vormalige stationäre Achswaage in Maai Mahiu wurde im Januar 2013 geschlossen. Das Materials Testing and Research Department der MoTI hat jedoch im Mai 2013 die Achslast schwerer Fahrzeuge auf der Projektstraße gewogen (eine mobile Station in Maai Mahiu und eine mobile Station an der Kreuzung in Kaplong, nahe Sotik). Die Tests in Maai Mahiu ergaben, dass zwischen 15 % und 32 % der schweren Fahrzeuge eine zu hohe Achslast aufwiesen. In Kaplong lag der Prozentsatz niedriger (7 % - 25 %). Die Ergebnisse zeigen, dass Überladung eine Gefahr für die Nachhaltigkeit der Projektstraße darstellt.

Aus heutiger Sicht hätte die Straße „stärker“ gestaltet und einige Bereiche (ca. 23–28 km) hätten erhöht gebaut werden sollen. Zum Zeitpunkt der Projektprüfung jedoch war es kaum vorhersehbar, dass sich das Verkehrsaufkommen zwischen 2001 und 2013 verdreifachen würde und sich die Überflutungen verstärken würden. Der Gutachter wurde darüber informiert, dass die Zunahme der Flut zum Teil auf die Entwaldung des Gebiets nördlich von Suswa und Duka Moya zurückzuführen ist. Um die zukünftige Befahrbarkeit der Straße zu gewährleisten, müssen Maßnahmen ergriffen werden, um die Straße vor Schäden durch schwere Regenfälle zu schützen. KeNHA muss untersuchen, welche Maßnahmen geeignet und kosteneffizient sind. Um die Befahrbarkeit bis zum Ende der geplanten Lebensdauer (2029) sicherzustellen, scheint eine Verstärkung der Straße notwendig.

Mit Blick auf die hohe Priorität der Projektstraße wird KeNHA die Projektstraße möglicherweise verstärken und in gutem Zustand erhalten, zumindest bis zum Ende der geplanten Lebensdauer. Es ist jedoch nicht sicher, dass die finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Momentan reichen die finanziellen Mittel des Kenya Road Boards nicht aus, um die gesamten Routine- und regelmäßigen Wartungsarbeiten am Hauptstraßennetz durchzuführen.

Nachhaltigkeit Teilnote: Zufriedenstellend (Stufe 3)

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.