

Ex-post-Evaluierung

Reintegration von Ex-Kombattanten II, DR Kongo

Titel	Unterstützung der Reintegration von Ex-Kombattanten und Flüchtlingen II				
Sektor und CRS-Schlüssel	Zivile Friedensentwicklung, Krisenprävention und Konfliktlösung (15220)				
BMZ-Nummer	2007 65 107				
Auftraggeber	BMZ				
Empfänger und Träger	Planungsministerium, Demokratische Republik Kongo				
FZ-Finanzierungsvolumen und -instrument	16,6 Mio. EUR Haushaltsmittelzuschuss				
Projektlaufzeit	2010-2016	Berichtsjahr	2025	Stichprobenjahr	2024

Ziele und Umsetzung des Vorhabens

Das Ziel auf Outcome-Ebene war die Stärkung lokaler Wirtschaftskreisläufe und der sozialen Kohäsion im Einzugsgebiet der Straße Obokote-Punia. Auf der Impact-Ebene war das Ziel die Verbesserung der sozio-ökonomischen Lebensbedingungen der lokalen Bevölkerung in der Provinz Maniéma. Das Vorhaben finanzierte die arbeitsintensive Rehabilitation der Straße Obokote-Punia (72 km), die Inbetriebnahme von zwei Fähren sowie verschiedene begleitende Maßnahmen (u.a. Bau von Wasserstellen und Märkten, Verteilung von Saatgut und Unterstützung von Betroffenen geschlechtsspezifischer Gewalt).

Wichtige Ergebnisse

Aufgrund des auch ex-post bestätigten eingeschränkten Nachhaltigkeitsanspruches wird das Vorhaben, das in einem äußerst fragilen Kontext implementiert wurde, insgesamt als gerade noch eingeschränkt erfolgreich bewertet. Ausschlaggebend dafür ist:

- Das Vorhaben hatte eine hohe Relevanz. Es adressierte die Bedürfnisse der Zielgruppe und verfolgte einen partizipativen Ansatz.
- Unter schwierigen externen Umständen gelang die Verkehrsanbindung der Region Punia an die Großstädte Kisangani und Goma. Die Straße führte zu einer Belebung der Wirtschaftstätigkeit und besseren Erreichbarkeit von Schulen und Gesundheitsstationen in der Region.
- Begleitende Maßnahmen wie die Verteilung von Saatgut, landwirtschaftliche Beratung, Cash for Work und der Bau von Märkten und Wasserstellen führten kurzfristig zu unmittelbaren Verbesserungen der Lebensumstände der Anrainerbevölkerung und verbesserten die Akzeptanz der Straße.
- Es kam zu erheblichen Verzögerungen und Kostensteigerungen, dennoch konnte das Ziel auf Impact-Ebene zumindest teilweise erreicht werden.
- Die Nachhaltigkeit des Vorhabens ist, wie erwartet, nicht gegeben. Die Instandhaltung und somit ein nachhaltiger Betrieb der Straße konnte nicht sichergestellt werden, so dass die Nutzung nach 3-4 Jahren wieder stark eingeschränkt ist.
- Die Maßnahmen zur Prävention von geschlechtsspezifischer Gewalt führten zu einem offeneren Dialog über das Thema und der allmählichen Destigmatisierung der Betroffenen.

Gesamtbewertung

eingeschränkt erfolgreich



1: sehr erfolgreich – 6: gänzlich erfolglos

Schlussfolgerungen

- Die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen trägt indirekt zu Friedensprozessen bei. Eine detaillierte Auseinandersetzung mit lokalen Konfliktfaktoren und eine entsprechende konzeptionelle Ausrichtung ist zur Erzielung von langfristigen Friedenswirkungen erforderlich.
- Die Kombination von arbeitsintensivem Straßenbau, Rehabilitation von sozialen Infrastrukturen und Förderung der lokalen Landwirtschaft ist als integrativer Ansatz geeignet, einen hohen Akzeptanzgrad bei der lokalen Bevölkerung zu erzeugen.
- Auch bei eingeschränktem Nachhaltigkeitsanspruch sind tragbare Konzepte für eine nachhaltige Finanzierung der Instandhaltung unabdingbar.

Inhalt

Abkürzungsverzeichnis	3
Übersicht	4
Rahmenbedingungen und Einordnung des Vorhabens	4
Kurzbeschreibung	4
Aufschlüsselung der Gesamtkosten	5
Karte der Projektregion	5
Stärken und Schwächen des Vorhabens	6
Projektübergreifende Lessons Learned	6
Bewertung nach OECD DAC-Kriterien	7
Relevanz	7
Kohärenz	10
Effektivität	12
Effizienz	16
Impact	18
Nachhaltigkeit	22
Gesamtbewertung	23
Beitrag zur Agenda 2030	24
Methodik	25
Evaluierungsmethodik	25
Bewertungsmethodik	28
Impressum	28
Anlagen	

Abkürzungsverzeichnis

ACF	Action contre la faim
AK	Abschlusskontrolle
BMZ	Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
DAC	Development Assistance Committee
DR Kongo	Demokratische Republik Kongo
EPE	Ex-post Evaluierung
EUR	Euro
FONER	Fond national d'entretien des routes (Nationaler Straßeninstandhaltungsfonds)
FZ E	FZ Evaluierung
FZ	Finanzielle Zusammenarbeit
GIZ	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
IPC III+	Integrated Food Security Phase Classification (Schwere Ernährungsunsicherheit)
ISSSS	Strategie internationale de soutien à la sécurité et la stabilisation pour l'est de la RDC
MITR:	Ministère des infrastructures, travaux publics et reconstruction (Ministerium für Infrastruktur, öffentliche Bauten und Wiederaufbau)
MONUSCO:	United Nations Organization Stabilization Mission in the Democratic Republic of the Congo
MV	Modulvorschlag
NGO:	Nichtregierungsorganisation
OPA:	Organisations paysannes d'agriculteurs (landwirtschaftliche Produzentengruppen)
OPERMA:	Office provincial pour l'entretien routier dans la province du Maniema (Provinziales Straßeninstandhaltungsamt Maniéma)
PADRIR:	Programme d'Appui au Développement Rural Inclusif et Résilient (Programm zur Unterstützung einer integrativen und resilienten ländlichen Entwicklung)
PP:	Projektprüfung
PPB:	Projektprüfungsbericht
PV:	Projektvorschlag
SDG:	Sustainable Development Goals (Nachhaltige Entwicklungsziele)
STAREC:	Programme de stabilisation et de reconstruction des zones sortant des conflits armés (Programm zur Stabilisierung und zum Wiederaufbau ehemaliger Konfliktgebiete)
TEUR	Tausend Euro
TZ:	Technische Zusammenarbeit
UNDP:	United Nations Development Programme
USD:	US Dollar
WHH:	Welthungerhilfe

Übersicht

Rahmenbedingungen und Einordnung des Vorhabens

Die Provinz Maniéma im Osten der Demokratischen Republik Kongo (DR Kongo) ist von reichen Bodenschätzen, tropischen Regenwäldern und subsistenzorientierter Landwirtschaft geprägt. Die Mehrheit der 2,8 Millionen Einwohner (2020) der Provinz lebt in Armut. Die noch aus der Kolonialzeit stammende Straßeninfrastruktur wird seit Jahrzehnten nur noch punktuell instandgehalten und ist weitgehend verfallen. Dies schneidet die Bevölkerung vom Zugang zu Märkten und sozialen Diensten ab. Während der kongolesischen Kriege (1996-1997, 1998-2003) besetzten ruandische Truppen und verbündete Milizen große Teile der Provinz, um sie wirtschaftlich auszubeuten. Auseinandersetzungen zwischen diesen und der kongolesischen Armee sowie lokalen Selbstverteidigungsgruppen führten zu umfangreichen Menschenrechtsverletzungen an der lokalen Bevölkerung und deren zeitweisen Vertreibung. Die Gesamtzahl der Opfer der kongolesischen Kriege wird auf sechs Millionen geschätzt. Seit 2004 ist Maniéma vom Krieg in den Nachbarprovinzen Nord und Süd Kivu betroffen und hat selbst mit gewaltsamen Auseinandersetzungen zwischen lokalen Milizen zu kämpfen. Im Oktober 2025 beherbergte die Provinz rund 146.700 intern Vertriebene, überwiegend aus der Kivu-Region, und 86.000 Rückkehrende.¹

Seit 2006 unterstützt das BMZ im Rahmen eines umfangreichen „Friedensfonds“ verschiedene Maßnahmen zum Wiederaufbau und zur Friedensförderung im Osten der DR Kongo. In den Jahren 2005-2009 führte die Welthungerhilfe (WHH) bereits im Rahmen der ersten Phase des Vorhabens (BMZ-Nr. 2004 66 045) arbeitsintensive Rehabilitierungsmaßnahmen an der wichtigen Verbindungsstraße zwischen Goma und Kisangani (Abschnitt Walikale – Obokote) durch. Mit dem hier betrachteten Nachfolgevorhaben sollte die Provinz Maniéma über den Streckenabschnitt Obokote – Punia an diese Straße angebunden werden.

Kurzbeschreibung

Das Vorhaben „Reintegration von Flüchtlingen und Ex-Kombattanten II“ wurde auf Basis der Erfahrungen der ersten Phase konzipiert. Es verfolgte das Ziel, kurzfristige Arbeits- und Einkommensmöglichkeiten für benachteiligte Bevölkerungsgruppen, einschließlich von Ex-Kombattanten und rückkehrenden Vertriebenen, durch die Durchführung arbeitsintensiver Rehabilitierungsmaßnahmen am Streckenabschnitt Obokote - Punia der Route Nationale 31 zur Provinzhauptstadt Kindu zu schaffen. Mittelfristig sollten durch die Rehabilitierung der Straße der Warenverkehr zwischen dem Norden der Provinz Maniéma und den wirtschaftlichen Zentren Goma und Kisangani angeregt und damit die wirtschaftliche Entwicklung der Region gefördert werden. Dazu dienten auch begleitende Maßnahmen wie die Verteilung von Saatgut, landwirtschaftliche Beratungsleistungen, die Rehabilitierung von Wasserstellen und Märkten entlang der Straße sowie die Anschaffung von zwei Autofähren zur Überquerung der Flüsse Lowa und Lubutu. Um die langfristige Instandhaltung der Straße sicherzustellen, wurden im Rahmen des Vorhabens umfangreiche Trainings- und Beratungsmaßnahmen für die zuständige Straßenbaubehörde (Office des Routes) durchgeführt. Dennoch wurde an das Vorhaben insgesamt ein eingeschränkter Nachhaltigkeitsanspruch Vorhaben angelegt. Zusätzlich wurden lokale Komitees für kleinere Straßeninstandhaltungsmaßnahmen eingerichtet. Ergänzend finanzierte das Vorhaben Maßnahmen zur Unterstützung von Betroffenen geschlechtsspezifischer Gewalt.

¹ IOM (2025): [Democratic Republic of Congo. Internal Displacement Overview. Oktober 2005. Geneva](#)

Aufschlüsselung der Gesamtkosten

Die Gesamtkosten des Vorhabens setzen sich folgendermaßen zusammen:

	Phase (Plan MV 2010)	Phase (Plan Aufstockung 2013)	Phase (Ist EPE 2025)
Investitionskosten (gesamt) in Mio. EUR	10,30	19,69	17,40
Eigenbeitrag in Mio. EUR	0,00	0,00	0,00
Externe Finanzierung in Mio. EUR	10,30	19,69	17,40
davon BMZ-Mittel in Mio. EUR	5,00	13,90	16,61
Davon WHH-Mittel in Mio. EUR	0,30	0,79	0,79

Tabelle 1: Kostenaufschlüsselung

Karte der Projektregion

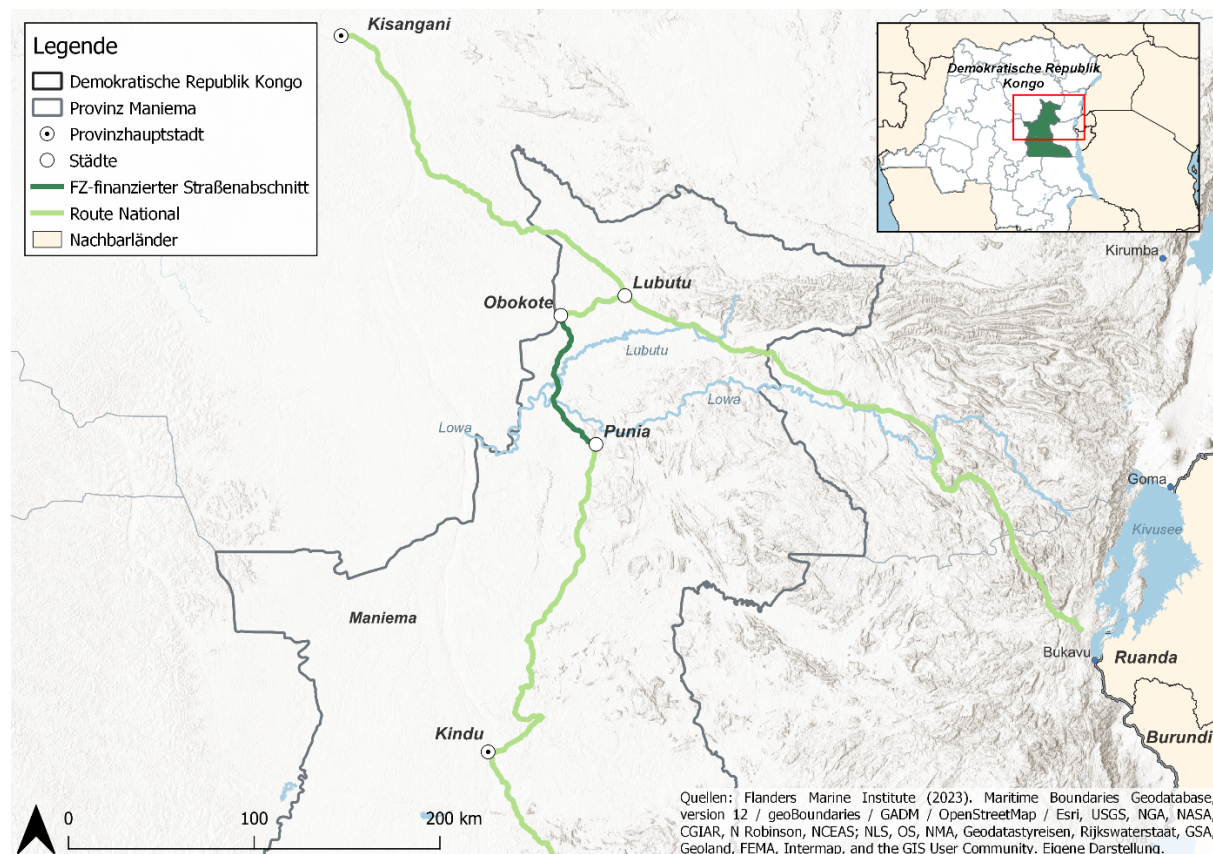


Abbildung 1: Karte der Projektregion

Quelle: Eigene Darstellung (siehe auch Legende in der Karte).

Stärken und Schwächen des Vorhabens

Zu den Stärken zählen insbesondere:

- Die Straße von Obokote nach Punia konnte in einem äußerst fragilen Kontext rehabilitiert werden. Insbesondere gelang die Inbetriebnahme von zwei Fähren, die immer noch genutzt werden.
- Mit seiner Kombination von arbeitsintensivem Straßenbau, Rehabilitation von sozialen Infrastrukturen und Förderung der lokalen Landwirtschaft verfolgte das Vorhaben einen integrativen Ansatz, wodurch es Akzeptanz in der lokalen Bevölkerung erwarb. Der Ansatz wird von weiteren internationalen Organisationen und privatwirtschaftliche Strukturen (z.B. Bergbaugesellschaften) weiterhin praktiziert.
- Die verbesserte Verkehrsanbindung der Territorien Punia und Lubutu ermöglichte eine – wenn auch kurzzeitige – wirtschaftliche Belebung der Region, einen besseren Zugang zu Schulen und Gesundheitszentren und höhere Präsenz der staatlichen Verwaltung.
- Frauen profitierten von dem Vorhaben als Straßenarbeiterinnen, Händlerinnen, Nutzerinnen der sozialen Infrastrukturen und Bäuerinnen. Positiv ist zu bewerten, dass das Vorhaben die Prävention geschlechtsspezifischer Gewalt und Unterstützung von Betroffenen aufgriff, auch wenn diese Maßnahmen nur einen Bruchteil des Gesamtvorhaben ausmachten.
- Das Vorhaben wählte im Sinne des Do No Harm-Ansatzes eine inklusive Herangehensweise zur Unterstützung von Einheimischen, Ex-Kombattanten und rückkehrenden Vertriebenen. Konzeptionell war dabei jedoch Ausbaupotenzial vorhanden.

Zu den Schwächen zählen insbesondere:

- Die Beauftragung des Vorhabens erfolgte im Eilverfahren mit eingeschränktem Nachhaltigkeitsanspruch. Es fehlte ex-ante eine umfassende technische Detailplanung der Straße, was in der Umsetzung zu bedeutenden Verzögerungen und Kostensteigerungen führte. Ebenso basierte die Planung auf zu optimistischen Annahmen über die Anbindung und spätere Nutzung der Straße in der dünn besiedelten Region.
- Trotz des Titels und übergreifenden Ziels des Vorhabens war die Konzeption des Vorhabens nicht auf die Förderung von längerfristigen Friedensprozessen und Reintegration von Ex-Kombattanten ausgerichtet. Der Schwerpunkt des Vorhabens lag auf dem Straßenbau und einer kurzfristig angelegten Unterstützung des Friedensprozesses. Dieser war aus vielen Gründen wichtig, war aber wie in der Konzeptionsphase bereits dargelegt, nicht dazu geeignet, langfristige Friedenswirkungen zu erzielen. Auch die begleitenden Maßnahmen adressierten nicht gezielt spezifische Konfliktursachen. Das Vorhaben setzte sich zu wenig mit der möglichen militärischen Nutzung der Straße durch bewaffnete Gruppen und ihrem Einfluss auf die Waldrodung auseinander.
- Das Vorhaben wurde trotz der bekannten kurzen Lebensdauer von Straßen in der DR Kongo und den eingeschränkten Instandhaltungskapazitäten der zuständigen Behörden beauftragt. Damit wurden eine begrenzte Wirksamkeit und Nachhaltigkeit der Maßnahmen bewusst in Kauf genommen.
- Die lokalen Behörden wurden nur unzureichend in die Auswahl, Planung und Durchführung der Maßnahmen einbezogen, was sich möglicherweise negativ auf deren Nachhaltigkeit auswirkte.

Projektübergreifende Lessons Learned

- Armutsminderung und Wirtschaftsentwicklung über die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen tragen indirekt zu Friedensprozessen bei. Eine detaillierte Auseinandersetzung mit lokalen Konfliktfaktoren und eine entsprechende konzeptionelle Ausrichtung ist zur Erzielung von langfristigen Friedenswirkungen erforderlich. Ebenso sollte die Reintegration von rückkehrenden Vertriebenen und Ex-Kombattanten intensiv begleitet werden.
- Für den nachhaltigen Ausbau und Betrieb des Straßennetzes in der DR Kongo sollte auf die Nutzung lokal vorhandener Ressourcen gedrängt werden. Dazu gehört eine effiziente und transparente Nutzung der lokal erhobenen Mautgebühren sowie der gesetzlich vorgeschriebenen Abgaben der Bergbauunternehmen, wie dies in Maniéma bereits in Ansätzen praktiziert wird. Dies kann durch die Stärkung lokaler und regionaler Regierungsstrukturen sowie von deren Transparenz und Rechenschaftspflicht gegenüber der Bevölkerung gelingen.
- Auch bei eingeschränktem Nachhaltigkeitsanspruch sind tragbare Konzepte für eine nachhaltige Finanzierung der Instandhaltung unabdingbar.
- Auch in Nothilfekontexten sollte auf eine angemessen detaillierte Planung von großen Infrastrukturmaßnahmen geachtet werden. Der ursprüngliche Zeitgewinn durch schnelle Vorbereitungsprozesse kann später durch Verzögerungen und Kostensteigerungen wieder verloren werden.

Bewertung nach OECD DAC-Kriterien

Relevanz

1. Ausrichtung an Politiken und Prioritäten

Mit seiner Zielsetzung der Förderung der post-konfliktiven Wirtschaftsentwicklung und der Reintegration von Ex-Kombattanten und Rückkehrenden entsprach das Vorhaben den im Projektzeitraum gültigen strategischen Vorgaben des BMZ wie auch der kongolesischen Regierung. Für das BMZ waren dies das „Übersektorale Konzept zur Krisenprävention, Konfliktbearbeitung und Friedensförderung“ (2005) und das Entwicklungskonzept „Entwicklung für Frieden und Sicherheit: Entwicklungspolitisches Engagement im Kontext von Konflikt, Fragilität und Gewalt“ (2013).² Ein wesentlicher Ausdruck des Engagements des BMZ für die Friedensentwicklung in der DR Kongo war die Einrichtung des Friedensfonds, aus dem das hier betrachtete Vorhaben teilweise finanziert wurde und der bis zum Zeitpunkt der Evaluierung immer wieder aufgestockt wurde. Aktuell fällt das Engagement des Friedensfonds (BMZ 2017 67 573) unter die Kernthemenstrategie des BMZ „Frieden und gesellschaftlicher Zusammenhalt“ (2024) sowie den Entwurf der BMZ Länderstrategie DR Kongo (2024). Die bereits bei diesem Vorhaben angewandte Methode arbeitsintensiver Infrastrukturmaßnahmen (Cash for Work) wurde ab 2017 durch das BMZ im Rahmen der Beschäftigungsinitiative Nahost stärker formalisiert und zu einem wichtigen Instrument seiner Übergangshilfe.

Das Vorhaben entsprach einigen der durch das BMZ formulierten Qualitätsmerkmalen. Mit einem geplanten Frauenanteil von 20 % an den Arbeitskräften im Straßenbau sollte das Vorhaben einen begrenzten Beitrag zur Gleichstellung der Geschlechter leisten. Die arbeitsintensiven Beschäftigungsmaßnahmen und die begleitende Förderung der landwirtschaftlichen Produktion sollten einen Beitrag zur Armutsminderung leisten. Im Rahmen der Vorbereitung des Vorhabens wurde in Teilen auf mögliche Umweltrisiken der Straßenrehabilitierung, u.a. im Hinblick auf mögliche Folgen für die Entwaldung und Ausbreitung des handwerklichen Bergbaus, geachtet und diese Risiken in die Planungen einbezogen. Die Planung sah basierend auf den Erfahrungen der ersten Phase des Vorhabens und zur Berücksichtigung des Do-no harm Konzepts vor, dass die arbeitsintensiven Beschäftigungsmaßnahmen allen armutsgefährdeten Personen und nicht nur ehemaligen Kombattanten und Rückkehrenden angeboten werden. Dadurch sollte eine mögliche Bevorzugung dieser Personengruppen und damit lokale Konflikte vermieden werden.

Auf kongolesischer Seite fiel das Vorhaben unter das staatliche Programm zur Stabilisierung und zum Wiederaufbau ehemaliger Konfliktgebiete (Programme de stabilisation et de reconstruction des zones sortant des conflits armés - STAREC)³ von 2009 sowie dessen Nachfolgeprogramm STAREC II (2013-2017). Diese sahen unter anderem die Wiederherstellung der Sicherheit in den betroffenen östlichen Provinzen, einschließlich der Provinz Maniéma, die Unterstützung der Rückkehr und Reintegration intern Vertriebener, den post-konfliktiven Wiederaufbau, einschließlich der Rehabilitierung von Straßen, die Wiederankurbelung der Wirtschaft, sowie die Unterstützung von Betroffenen geschlechtsspezifischer Gewalt vor. Unter dem Schirm der UN-Blauhelmission MONUSCO wurde die Umsetzung von STAREC durch das von vielen internationalen Partnern getragene Programm „Internationale Strategie zur Unterstützung von Sicherheit und Stabilisierung im Osten der DR Kongo“ (Stratégie internationale de soutien à la sécurité et la stabilisation pour l'est de la RDC - ISSSS)⁴ unterstützt. ISSSS sah unter anderem die Rückkehr und Reintegration von Vertriebenen und Ex-Kombattanten, die wirtschaftliche Entwicklung der Konfliktgebiete sowie die Prävention von geschlechtsspezifischer Gewalt vor. Damit stimmten die Ziele des Vorhabens mit den wesentlichen kongolesischen und internationalen strategischen Vorgaben überein.

2. Ausrichtung an Bedürfnissen und Kapazitäten der Beteiligten und Betroffenen

Die direkte Zielgruppe des Vorhabens war die Bevölkerung entlang der zu rehabilitierenden Straßenachse, insbesondere die ca. 22.400 Personen in den 22 direkt an der Straße und in ihrem Einzugsgebiet liegenden Dörfern sowie die Stadt Punia (48.000 Einwohner), einschließlich der Ex-Kombattanten und rückkehrenden Vertriebenen. Die indirekte Zielgruppe war die gesamte Bevölkerung des Territoriums Punia (ca. 200.000 Personen). Die übergreifenden Ziele des Vorhabens – Wiederankurbelung der Wirtschaft und Friedensförderung – sowie die Ziele seiner einzelnen Maßnahmen – Verkehrsanbindung der Region, Beschäftigungsförderung, Armutsminderung, Stärkung der landwirtschaftlichen Produktion, Verbesserung der Trinkwasserversorgung, Prävention geschlechtsspezifischer Gewalt – entsprachen den entwicklungspolitischen Bedarfen dieser Zielgruppen. Im Rahmen von Interviews während der Evaluierung bestätigten Vertreterinnen und Vertreter der Zielgruppen, dass die Wiederherstellung der Verkehrsverbindung, die landwirtschaftliche Beratung und Verteilung von Geräten und Saatgut sowie der Bau von geschützten Wasserstellen ihren damaligen Bedarfen entsprachen.

Eine sozio-ökonomische Studie für das Einzugsgebiet der Straße Obokote – Punia aus dem Jahr 2010 stellte fest, dass die Bevölkerung nach den Kriegswirren weitgehend wieder in ihre Herkunftsgebiete zurückgekehrt war. Rund 90 % der Bevölkerung lebte

² https://www.engagement-weltweit.de/fileadmin/Redaktion/ENGAGEMENT_WELTWEIT/Publik_13/Frieden/BMZ_FriedenSicherheit.pdf

³ République démocratique du Congo, 2009 : Programme de Stabilisation et de Reconstruction des Zones sortant des conflits armés (STAREC). Kinshasa.

⁴ MONUSCO, 2013: Stratégie internationale de soutien à la sécurité et la stabilisation à l'est de la RDC. Kinshasa.

von der Subsistenzlandwirtschaft, wobei 45 % aller Haushalte nur eine Mahlzeit pro Tag einnahmen. Rund 70 % der befragten Haushalte lebte unter der Armutsrate von 1,2 USD/Person/Tag, rund 40 % der Haushaltsvorstände verfügte über keine formale Bildung. UNDP ermittelte in demselben Zeitraum eine im nationalen Vergleich niedrige Armutsrate von 58 % in der Provinz Maniéma.⁵ Die Haushalte produzierten im Durchschnitt rund 344 kg Reis, 1.122 kg Maniok, 304 Mais, und 83 Liter Palmöl pro Jahr, was ungefähr ihren Bedürfnissen entsprach. Die landwirtschaftliche Produktion erfolgte ohne chemische Inputs, wobei das Hauptproblem in der genetischen Erschöpfung des Saatguts lag. In den 22 Dörfern entlang der Straße existierten zehn Gesundheitsstationen und elf Grundschulen. Acht Dörfer verfügten nur über eine ungeschützte Wasserstelle und drei Dörfer konsumierten ausschließlich Flusswasser.

Seit 1996 konnte die Hauptstraße (RN 31) von Lubutu über Punia zur Provinzhauptstadt Kindu von Autos nicht mehr befahren werden. Der Abschnitt von Obokote bis Punia konnte nur noch von Motorrädern und Fahrrädern genutzt werden, die für die ca. 70 km lange Strecke ein bzw. drei Tage benötigten. Alternative Transportmöglichkeiten per Flugzeug, Bahn oder Schiff waren unzuverlässig oder unerschwinglich. Sie wurden überwiegend von der Regierung, den Minengesellschaften und NGOs genutzt. Damit war der Norden der Provinz Maniéma von der wichtigen Verkehrsader von Bukavu über Walikalie und Lubutu nach Kisan-gani (N3) abgeschnitten. Während die Produkte des handwerklichen Bergbaus (Gold, Diamanten, Kasserit, Wolfram) per Flugzeug von Punia aus exportiert wurden, mussten andere Güter mühsam per Lastwagen und Fahrrad in die Region gebracht werden, was zu hohen Preisen führte. Im Jahr 2009 befanden sich im Einzugsgebiet der Route Lubutu – Punia rund 37 handwerklich betriebene Minen, die ca. 20.000 Arbeitskräfte beschäftigten.⁶ Im Projektgebiet hatten Minengesellschaften und internationale Geber bereits andere Straßenabschnitte rehabilitiert. Dies hatte den Straßenzustand aber immer nur kurzfristig verbessert, da das Straßenbauamt (Office des Routes) sowie der eigens für die Instandhaltung des kongolesischen Straßennetzes von verschiedenen Gebern eingerichtete Nationale Straßeninstandhaltungsfonds (Fond national d'entretien des routes – FONER) ihren Aufgaben nicht gerecht wurden.⁷

Die o.g. sozio-ökonomische Studie stellte zudem fest, dass der soziale Zusammenhalt zwischen den verschiedenen sozio-linguistischen Gruppen in der Region hoch war, wohingegen aber ein ausgeprägtes Misstrauen gegenüber externen Akteuren (Regierung, NGOs, Minengesellschaften) bestand, das sich unter anderem in der Androhung physischer Gewalt äußerte. Geschlechtsspezifische und sexuelle Gewalt, sowohl im häuslichen Kontext wie auch als Kriegswaffe, war und ist im Ostkongo weit verbreitet, wobei verlässliche Zahlen nur schwer zu ermitteln sind. Im Jahr 2010 schätzte eine Studie, dass jede dritte Frau und jeder fünfte Mann im Ostkongo sexuelle Gewalt erlebt hat.⁸ Überlebende sexueller Gewalt wurden in den Gemeinden stigmatisiert und mussten diese häufig verlassen.⁹ Im Ostkongo sind seit Jahren über 120 bewaffnete Gruppen aktiv, die vermutlich mehrere zehntausend Kämpfer mobilisieren. Die Regierung und ihre internationalen Partner bemüht sich immer wieder um die Demobilisierung dieser Kämpfer. Zwischen 2003 und 2022 wurden über 150.000 Ex-Kombattanten in der Region über verschiedene Regierungsprogramme demobilisiert. Diese werden häufig von den lokalen Gemeinden stigmatisiert und ausgeschlossen.¹⁰ Dadurch kommt es oft zu einem Drehtüreffekt, bei dem die demobilisierten Kämpfer aufgrund fehlender wirtschaftlicher Perspektiven wieder die Waffen ergreifen.¹¹ So arbeiten im Projektgebiet viele Ex-Kombattanten als Sicherheitsleute in den Minen.

Die Auswahl der Straße von Obokote nach Punia erfolgte in Abstimmung mit den zuständigen Regierungsstellen. Das Ministerium für Infrastruktur, öffentliche Arbeiten und Rekonstruktion wies die Strecke von Lubutu nach Punia als prioritäre Route der Regierung aus.¹² Gleichzeitig schien eine weitere Anbindung der Route durch den Ausbau der RN 3 von Lubutu nach Kinsangani durch die Europäische Union sowie der Anschluss nach Goma durch Straßenbaumaßnahmen von DfID gesichert. Vor diesem Hintergrund war es ex-post negativ für das Vorhaben, dass die rehabilitierte Strecke im Jahr 2016 vom kongolesischen Straßenbaumministerium de-priorisiert wurde, was auch den Verlust von Unterhaltungsmitteln bedeutete.

Die Auswahl der Teilnehmenden an den arbeitsintensiven Maßnahmen erfolgte durch die Welthungerhilfe in Abstimmung mit den lokalen Gemeinden. Die Gemeinden definierten Vulnerabilitätskriterien und bestimmten die Mitglieder der lokalen Auswahlkomitees, die sich heterogen aus Vertreterinnen und Vertretern verschiedener sozialer Gruppen (u.a. Dorfschef, Würdenträger, mindestens einer Frau und einem jungen Menschen) zusammensetzen sollten. Die Komitees wählten die Begünstigten auf der Basis von weit gefassten Armutskriterien aus, wobei unklar ist, ob auf diese Weise tatsächlich die vulnerabelsten Haushalte identifiziert wurden. Für die Auswahl der spezifischen Unterstützungsmaßnahmen im Bereich Landwirtschaft wählte die Welthungerhilfe ein partizipatives Verfahren, um die Bedarfsorientierung der Maßnahmen sicherzustellen.

⁵ PNUD, 2009 : Province du Maniéma. Profil Résumé. Pauvreté et conditions de vie des ménages. Kinshasa.

⁶ Sthonda, Jean Omasombo et al., 2009 : République démocratique du Congo. Maniéma. Espace et vies. Tervuren : Musée royal de l'Afrique centrale.

⁷ Van den Eynde, ibid.

⁸ Johnson, Kirsten et al., 2010: Association of Sexual Violence and Human Rights Violations With Physical and Mental Health in Territories of the Eastern Democratic Republic of the Congo. Journal of the American Medical Association 304(5): 553–562.

⁹ Dolan, Chris, 2010 : « La guerre n'est pas encore finie », Perceptions communautaires des violences sexuelles et leurs fondements à l'est de la RDC. London: International Alert.

¹⁰ Ntanyoma, Delphin, 2025: Disappointment and Ex-Combatant Choices in the Democratic Republic of Congo. Civil War Paths. <https://www.civilwarpaths.org/disappointment-and-ex-combatant-choices-in-the-democratic-republic-of-congo/>

¹¹ Musamba, Josaphat et al, 2022: It Takes (More Than) Two to Tango. Armed Politics, Combatant Agency and the Half-Life of DDR Programmes in the Congo. Ghent: University of Ghent.

¹² Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction, 2009 : Corridors de transport et financements sur le réseau routier prioritaire de la RDC au 31 août 2009. Kinshasa.

Der vorgesehene Frauenanteil von 20 % der Teilnehmenden an den arbeitsintensiven Maßnahmen wurde erreicht. Aus heutiger Sicht wäre ein Frauenanteil von 50 % angemessen und erreichbar gewesen. Zu den Begünstigten der landwirtschaftlichen Maßnahmen liegen keine nach Geschlecht disaggregierten Daten vor. Aufgrund der bedeutenden landwirtschaftlichen Rolle von Frauen in der Region hätte aus heutiger Sicht ein Frauenanteil von 50 % oder mehr angestrebt werden sollen und über die Rekrutierung von Frauen bei arbeitsintensiven Maßnahmen und der Aufnahme in die Farmer Field Schools umgesetzt werden können.

3. Angemessenheit der Konzeption

Das Vorhaben beruhte auf der folgenden, im Rahmen der Evaluierung aktualisierten Wirkungskette:

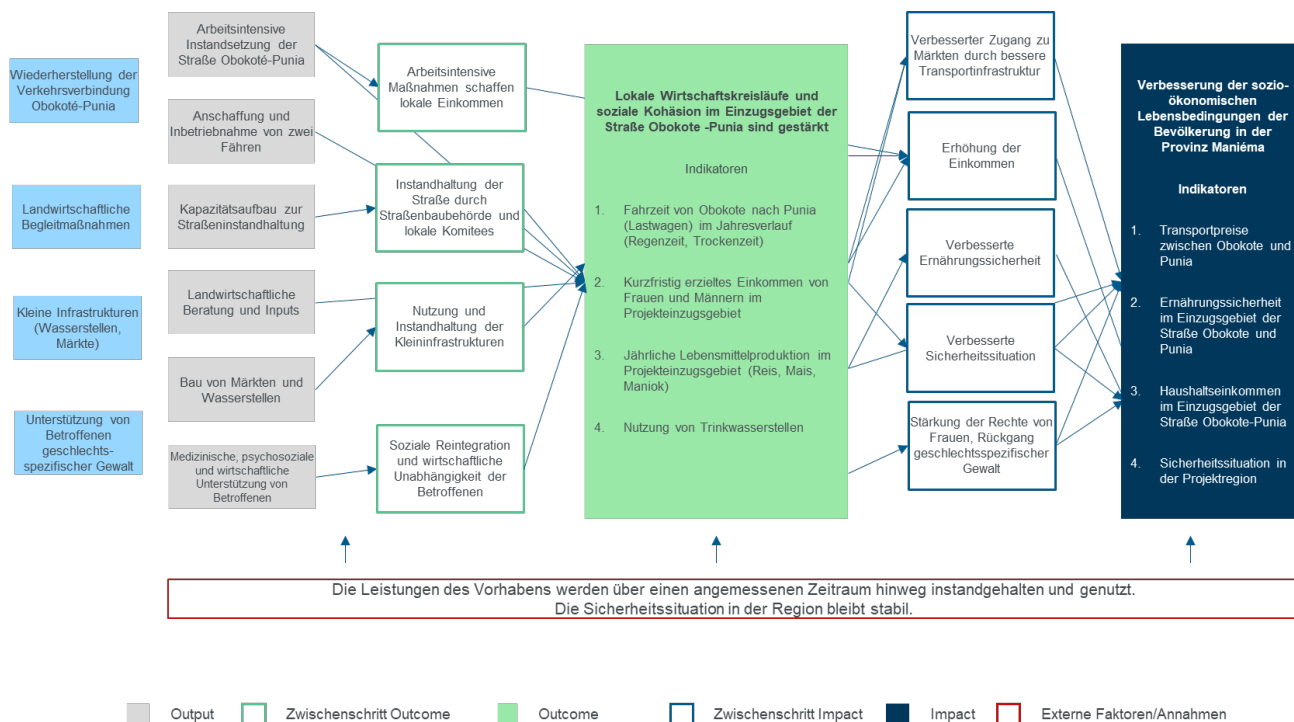


Abbildung 2: Theory of Change

Quelle: eigene Darstellung.

Das Vorhaben stellte Planungs-, Management- und Beratungsleistungen, Finanzmittel für Cash for Work Zahlungen, Maschinen, Geräte, Baumaterialien und landwirtschaftlichen Inputs sowie Mittel zur Unterstützung von Betroffenen geschlechtsspezifischer Gewalt zur Verfügung (Inputs). Damit wurde die Straße von Obokote nach Punia (72 km) mit arbeitsintensiven Mitteln rehabilitiert, die Überquerung von zwei Flüssen durch die Anschaffung und Inbetriebnahme von zwei Fähren sichergestellt, Kleininfrastruktur (u.a. Trinkwasserbrunnen, Märkte) gebaut, landwirtschaftliche Beratungsleistungen und Inputs (Farmer Field Schools, Saatgut, Kleintiere) zur Verfügung gestellt und die Betreuung von Betroffenen geschlechtsspezifischer Gewalt unterstützt (Outputs).

Durch die arbeitsintensive Rehabilitation der Straße Obokote – Punia und die Herstellung von Fährverbindungen über zwei Flüsse sowie die Vorbereitung der Straßenbaubehörde und lokaler Strukturen auf den Betrieb und die Instandhaltung der Straße sollte die genannte Straße für den LKW-Verkehr rehabilitiert und vermehrt für kommerzielle Zwecke genutzt werden. Die verbesserte Verkehrsanbindung der Region sollte die Vermarktung lokaler Produkte erleichtern. Gleichzeitig sollten die Lebensbedingungen der Bevölkerung durch den Bau bzw. die Rehabilitation von Märkten und Trinkwasserbrunnen verbessert und die landwirtschaftliche Produktion durch die Verteilung von Saatgut, landwirtschaftlichen Geräten und landwirtschaftliches Training erhöht werden. Auf diese Weise sollten sich das Einkommen, der Zugang zu sauberem Trinkwasser und die Ernährungssicherheit der Bevölkerung verbessern. Zusammen mit der Injektion von finanziellen Ressourcen in die lokale Wirtschaft durch die arbeitsintensiven Maßnahmen sollten diese Faktoren die lokalen Wirtschaftskreisläufe in dem Territorium Punia in der Provinz Maniema stärken. Dadurch sollten verbesserte Beschäftigungs- und Einkommensmöglichkeiten in der Region entstehen, die wiederum die soziale und wirtschaftliche Reintegration von Ex-Kombattanten und rückkehrenden Vertriebenen erleichtern. Parallel sollten Betroffene geschlechtsspezifischer Gewalt psycho-soziale, medizinische, juristische und wirtschaftliche Unterstützung erhalten. Durch soziale Reintegration und mehr wirtschaftliche Unabhängigkeit sollte sich die Lebenssituation der Betroffenen von geschlechtsspezifischer Gewalt verbessern. Die Stärkung der Rechte von Frauen sollte wiederum zu einem Rückgang

geschlechtsspezifischer Gewalt führen. Zusammen mit der Reintegration von Ex-Kombattanten und rückkehrenden Vertriebenen und einer besseren Sicherheitssituation sollte dies die soziale Kohäsion zwischen den Zielgruppen in der Projektregion stärken (Outcome). Insgesamt sollten sich so die sozio-ökonomischen Lebensbedingungen der lokalen Bevölkerung im Norden der Provinz Maniéma verbessern (Impact).

Die Konzeption der Maßnahme war grundsätzlich angemessen und realistisch, wobei zu konstatieren ist, dass das vorgesehene Budget für die begleitenden Maßnahmen nur rund 10 % des Gesamtbudgets vorsah. Das Zielsystem entsprach in einigen Formulierungen nicht mehr den heutigen formalen Anforderungen, war aber grundsätzlich plausibel. Die arbeitsintensive Rehabilitation der Straße von Obokote nach Punia war aufgrund des hohen Arbeitskräftebedarfs und der möglichen Beschäftigung von ungelerten Arbeitskräften ein geeignetes Instrument, um kurzfristig eine große Zahl von Arbeitsgelegenheiten für die lokale Bevölkerung zu schaffen und damit Geld in die lokalen Wirtschaftskreisläufe zu injizieren. Aspekte der sozialen Reintegration von Ex-Kombattanten und Rückkehrenden sowie Fragen der Übergangsjustiz (transitional justice) blieben weitestgehend unberücksichtigt. Die Maßnahmen zur Prävention von geschlechtsspezifischer Gewalt und Unterstützung von Überlebenden wurden ohne inhaltlichen Bezug den übrigen Maßnahmen konzipiert und umgesetzt. Das Potential des Mainstreaming dieses Themas in die arbeitsintensiven und landwirtschaftlichen Maßnahmen wurde nicht ausreichend genutzt. Ex-post ist zu konstatieren, dass die im MV beschriebene Kurzfristigkeit der friedensschaffenden Wirkung noch stärker hätte herausgestellt werden können.

Die Indikatoren wurden im Rahmen von sozio-ökonomischen Studien zu Projektbeginn (2010) und bei Projektende (2016) gemessen, so dass eine belastbare Datengrundlage besteht. In ihrer Gesamtheit waren die Indikatoren und ihre Wertbestückung angemessen. Ein spezifischer Indikator zum Thema geschlechtsspezifische Gewalt fehlt. Angesichts der herausfordernden Logistik und naturräumlichen Bedingungen sowie der schwierigen Sicherheitslage erwies sich der ursprüngliche Zeitplan von 30 Monaten für die Durchführung der Maßnahmen als unrealistisch. In der Rückschau muss zudem festgestellt werden, dass die Konzeption die Bereitschaft und Kapazitäten der Anrainergemeinden wie auch der Straßenbaubehörde zum langfristigen Unterhalt der Straße trotz erheblicher Bedenken zu positiv einschätzte. Die im Konzept vorgesehenen umfangreichen Kapazitätsentwicklungsmaßnahmen wurden zwar durchgeführt, konnten aber nicht eine ausreichende Instandhaltung der Straße sicherstellen. Insgesamt entsprach die Konzeption der Maßnahme nur teilweise einem ganzheitlichen Ansatz, der soziale, wirtschaftliche und ökologische Dimensionen von Nachhaltigkeit berücksichtigt. Durch die wirtschaftliche sollte auch eine soziale Reintegration erreicht werden, wobei diese Dimension unzureichend berücksichtigt wurde. Ökologische Aspekte der Straßenrehabilitation und Förderung der landwirtschaftlichen Produktion wurde nicht im Detail überprüft.

4. Reaktion auf Veränderungen/Anpassungsfähigkeit

Die Maßnahme musste im Verlauf mehrfach an veränderte Rahmenbedingungen angepasst werden. So stellte sich heraus, dass nicht nur eine Fähre zur Überquerung des Flusses Lowa, sondern aufgrund einer umfassenden Brückenstudie mit bautechnisch kritischem Ergebnis eine weitere Fähre zu Überquerung des Flusses Lubutu notwendig war. Zusätzlich traten aufgrund der schwierigen Sicherheitssituation in der Provinz Nord Kivu sowie logistischer Herausforderungen erhebliche Verzögerungen und Kostensteigerungen ein, die eine Verlängerung der Maßnahme erforderlich machten. Zu diesem Zweck wurde im Jahr 2013 ein Aufstockungsantrag eingereicht.

Zusammenfassende Bewertung der Relevanz: erfolgreich (2)

Das Vorhaben zeigte zumindest anfänglich eine Übereinstimmung der Zielsetzung mit den Prioritäten und Strategien der deutschen und kongolesischen Regierungen. Die Konzeption war gut auf die Bedarfe der Bevölkerung in einem hoch fragilen Kontext ausgerichtet und reagierte angemessen auf Veränderungsbedarfe im Laufe der Implementierung. Trotz formaler Schwächen in der Projektkonzeption wird die Relevanz des Vorhabens insgesamt als erfolgreich bewertet.

Kohärenz

5. Interne Kohärenz

Das Vorhaben baute auf den Erfahrungen der Phase I (BMZ Nr. 2004 66 045) des Vorhabens auf. Im Projektzeitraum fungierte das seit 2007 laufende Vorhaben „Friedensfonds“ (Fonds pour la Consolidation de la Paix, FCP) (BMZ Nr. 2007 65 537, 2008 65 402, 2008 66 145, 2009 65 343) mit seinen verschiedenen Phasen als programmatische und institutionelle Klammer der deutschen finanziellen Zusammenarbeit im Ostkongo. Der Friedensfonds zielte darauf ab, den Stabilisierungsprozess in der DR Kongo durch die rasche Bereitstellung einer „Friedensdividende“ für die lokale Bevölkerung zu stärken. In den Jahren 2008 bis 2015 wurden zu diesem Zweck 61 partizipativ ausgewählte, arbeitsintensive Infrastrukturmaßnahmen (u.a. Bau oder Rehabilitation von Schulen, Krankenstationen, Wasserstellen, Brücken, Straßen, Märkten) sowie einige Maßnahmen zur Steigerung der landwirtschaftlichen Produktivität in den Provinzen Nord Kivu, Süd Kivu sowie Maniéma implementiert. Die Maßnahmen verfolgten eine doppelte Zielsetzung von wirtschaftlicher Stabilisierung und Armutsminderung auf der einen und Friedensförderung auf der anderen Seite. Das hier betrachtete Vorhaben folgte derselben Wirkungslogik und demselben methodischen Ansatz wie der

Friedensfonds (siehe Kapitel Relevanz), fokussierte sich aber auf den Straßenbau und begleitende Maßnahmen. Geographisch bestand eine Überschneidung, da der Friedensfonds in den Territorien Kasongo und Kabambare im Süden von Maniéma aktiv war. Die Verwaltungseinheit des Friedensfonds war für das technische und finanzielle Monitoring des hier untersuchten Vorhabens zuständig, was die Effizienzgewinnen und Synergien führen sollte.

Im Rahmen der deutsch-kongolischen TZ wurde im Projektzeitraum ein Vorhaben zur wirtschaftlichen Reintegration benachteiligter junger Menschen in der Provinz Maniéma durchgeführt, das sich auf die Förderung der Flussschifffahrt konzentrierte. In diesem Rahmen kam es zu Absprachen bezüglich der Rehabilitierung der Straße Kowe-Ferikene sowie des Anschlusses von Punia an den Schiffsverkehr in Richtung Kindu. Ebenso plante die TZ die Unterstützung von Schulrehabilitierungen entlang der Achse Obokote-Punia. Zur Umsetzung dieser Überlegungen liegen keine Informationen vor. Die Welthungerhilfe (WHH) war vor und während des Projektzeitraums für verschiedene Auftraggeber im Ostkongo aktiv und hatte in diesem Rahmen Erfahrungen mit Projekten zur Straßenrehabilitierung und Förderung der landwirtschaftlichen Produktion gesammelt. Unter anderem hatte die WHH bereits in der vorausgehenden Projektphase den Streckenabschnitt Goma-Walikalé-Lubutu-Obokote sowie im Auftrag des Welternährungsprogramms die Flugpiste von Lubutu rehabilitiert. Dieses Vorhaben sollte auf diesen Vorarbeiten und dem dabei erworbenen Fachwissen und technischen Gerät aufbauen. Im Jahr 2013 leistete die Welthungerhilfe zudem im Auftrag des Auswärtigen Amts landwirtschaftliche Unterstützungsmaßnahmen in der Region Punia-Kasese, wodurch Synergien zu diesem Vorhaben entstanden.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass das hier betrachtete Vorhaben konzeptionell sinnvoll in das deutsche EZ-Portfolio im Ostkongo eingebunden war. Auf operativer Ebene ergaben sich punktuelle Synergien, insbesondere über die verschiedenen Engagements des Implementierungspartners Welthungerhilfe. Mehr Synergien wären bei einer stärkeren geographischen Konzentration des deutschen Beitrags möglich gewesen, wodurch aber die Abdeckung der weitläufigen Provinz Maniéma von der Größe Englands geringer geworden wäre.

Die Maßnahme war mit ihrem partizipativen und inklusiven Ansatz und dem Fokus auf die Beteiligung von Frauen weitgehend konsistent mit den internationalen Normen und Standards, zu denen sich die deutsche EZ im Projektzeitraum bekannte.

6. Externe Kohärenz

Bei der Auswahl des Streckenabschnitts Obokote-Punia berücksichtigte das Vorhaben die Planungen anderer internationale Akteure im Straßenbaubereich. Eine Karte des kongolischen Straßenbauministeriums legt nahe, dass unter den internationalen Partnern eine informelle Arbeitsteilung im Hinblick auf die Rehabilitierung der wichtigsten Strecken des kongolischen Straßennetzes bestand. Im Fall des Streckenabschnitts Obokote-Punia war es besonders wichtig, den Anschluss an die Provinzhauptstädte Kisangani und Kindu sicherzustellen. Bei den Planungen wurde davon ausgegangen, dass dies durch die EU (Kisangani) bzw. die Weltbank (Kindu) erfolgen würde, was sich aber letztendlich durch den Rückzug dieser Geber nicht bewahrheitete. Hier wären verbindlichere Absprachen notwendig gewesen. Zu einem thematischen Austausch zwischen den einzelnen Geber liegen keine Informationen vor.

Die Konzeption der Maßnahme war so ausgelegt, dass das Ministerium für öffentliche Arbeiten (Ministère des travaux publics) sowie der ihm nachgeordnete, mit internationaler Unterstützung aufgebaute nationale Fond für den Straßenunterhalt FONER und die kongolische Straßenbaubehörde (Office des routes) die Verantwortung für den Betrieb und Unterhalt des rehabilitierten Straßenabschnitts übernehmen würden. Zu diesem Zweck wurden umfangreiche Kapazitätsentwicklungsmaßnahmen für die Straßenbaubehörde durchgeführt. Zur Finanzierung des Straßenunterhalts sollten Mautgebühren von den Verkehrsteilnehmenden eingezogen werden. In der Realität stellte sich allerdings heraus, dass die kongolischen Behörden nicht willens oder in der Lage waren, die Instandhaltung der Straße zu gewährleisten und den Streckenabschnitt de-priorisierten.

Zusammenfassende Bewertung der Kohärenz: eingeschränkt erfolgreich (3)

Das Vorhaben war konzeptionell gut in das deutsche FZ-Portfolio im Ostkongo sowie in die Planungen der kongolischen Straßenbaubehörde und internationalen Geber zu Projektbeginn eingebunden. Aufgrund der De-Priorisierung der rehabilitierten Straße durch die kongolische Seite, den Rückzug anderer Geber und unklare tatsächliche Synergien mit der TZ vor Ort wird die Kohärenz des Vorhabens als eingeschränkt erfolgreich bewertet.

Effektivität

7. Erreichung der Ziele

Das im Rahmen der Evaluierung angepasste Ziel lautete: „Lokale Wirtschaftskreisläufe und soziale Kohäsion im Einzugsgebiet der Straße Obokote-Punia sind gestärkt.“ Zur Messung des Outcome-Ziels wurden folgende, gegenüber der Konzeption des Vorhabens qualitativ und quantitativ angepasste Indikatoren herangezogen:

Indikator	Status bei Prüfung	Zielwert bei EPE (Prüfung)	Istwert bei AK	Istwert bei EPE
(1) Fahrzeit von Obokote nach Punia (Lastwagen) im Jahresverlauf (Regenzeit, Trockenzeit)	3 Tage (Fahrrad), 1 Tag (Motorrad), kein LKW-Verkehr möglich	Verkürzung der Fahrzeit, ganzjährige Befahrbarkeit Zielwert EPE: 3-4 Stunden	3 Stunden, ganzjährig	Wert: 7-8 Stunden, ganzjährig Zielwert erreicht
(2) Kurzfristig erzielt es Einkommen von Frauen und Männern im Projekteinzugsgebiet	24 USD/arbeitende Person/Monat (2005) ¹³	130.000 Arbeitstage (davon 26.000 Tage von Frauen) (200.000 Arbeitstage bei Vertragsaufstockung von 2013)	204.625 Arbeitstage (davon 49.900 Tage von Frauen) à ca. 2,15 USD/Tag	Zielwert erreicht
(3) Jährliche Lebensmittelproduktion im Projekteinzugsgebiet (Reis, Mais, Maniok)	Landwirtschaftliche Flächen: 12.650 ha Gemüseanbau: 1.590 ha Fischkultur: 360 ha	Erhöhung um 30 %	Erhöhung um 150 % Landwirtschaftliche Flächen: 34.500 ha Gemüseanbau: 3.800 ha	Wert: Rückgang der landwirtschaftlichen Produktion nach Projektende Zielwert nicht erreicht
(4) Nutzung von Trinkwasserstellen	11 von 22 Dörfern verfügen über keine geschützte Trinkwasserstelle	Kein Zielniveau in PP formuliert 11 neue/rehabilitierte Trinkwasserstellen werden genutzt	15 rehabilitierte Trinkwasserstellen in 13 Dörfern	Wert: einige rehabilitierte Trinkwasserstellen werden genutzt Zielwert teilweise erreicht

Tabelle 2: Outcome-Zielerreichung

Quelle: Eigene Darstellung.

8. Beitrag zur Erreichung der Ziele

Das Vorhaben erbrachte bis 2016 wie geplant die folgenden Leistungen (Outputs) zur Wiederherstellung der Straßenverbindung zwischen Lubutu und Punia: (i) arbeitsintensive Rehabilitation eines Straßenabschnitts von 72 km Lateritstraße zwischen den Ortschaften Lubutu und Punia, einschließlich von vier Fähranlegern, neun Brücken und 272 wasserbaulichen Maßnahmen (Durchlässen), (ii) Anschaffung und Inbetriebnahme von zwei Fähren über die Flüsse Lubutu und Lowa, einschließlich der Entwicklung und Einrichtung eines Finanzierungs- und Unterhaltskonzepts, und (iii) Fortbildung von 133 Straßenmeistern (cantonniers), die im Auftrag der Straßenbaubehörde jeweils die Instandhaltung eines bestimmten Straßenabschnitts sicherstellen sollen, sowie Übergabe eines voll ausgestatteten Straßenbaucamps in Ugandula (Büros, Elektrizitäts- und Wasseranschluss, Straßenbaumaschinen, Gerätschaften, Baumaterialien) an die Straßenbaubehörde. Im Rahmen begleitender Maßnahmen zur Erhöhung des Beitrags des Vorhabens zur lokalen Wirtschaftsentwicklung errichtete das Vorhaben zwei Markthallen auf beiden Seiten des Fähranlegers Yumbi, rehabilitierte 15 Wasserstellen in den Dörfern entlang der Straße, beschaffte 16 gemeinschaftlich nutzbare Maschinen für die Transformation landwirtschaftlicher Produkte (Mühlen, Schälmaschinen, Ölpresen) und verteilte Nutztiere (Ziegen, Schweine, Geflügel) an 693 Haushalte sowie Saatgut und landwirtschaftliche Geräte an 16.000 Haushalte. Zudem wurde eine Viehapotheke eröffnet. Zusätzlich wurden im Rahmen des Vorhabens Schulungsmaßnahmen für 61 Bauerngruppen (organisations paysannes d'agriculteurs, OPA) mit insgesamt rund 2.575 Mitgliedern aus 18 Dörfern nach dem Konzept der „Farmer Field School“ durchgeführt. Ergänzend wurden über zwei lokale Radiostationen 14 Sendungen zu landwirtschaftlichen Themen produziert und ausgestrahlt. Daneben führte eine NGO Maßnahmen zur Prävention von geschlechtsspezifischer Gewalt sowie zur Unterstützung von 759 Betroffenen geschlechtsspezifischer Gewalt in den Gesundheitsstationen von Lubutu, Obokote und Punia durch. Hierfür wurden 20 psychosoziale Beraterinnen fortgebildet und verschiedene Gesprächsgruppen, Dorfversammlungen und Radiosendungen initiiert. Begleitend zu den Infrastrukturmaßnahmen richtete die Welthungerhilfe in 18 Dörfern Beschwerdemechanismen (z.B.

¹³ PNUD, 2009: *Province du Maniéma. Profil résumé pauvre et conditions de vie des ménages*. Kinshasa.

Beschwerdeboxen) ein. Die Vielfalt der erbrachten Outputs, insbesondere im Rahmen der begleitenden Maßnahmen entsprach den lokalen Bedarfen und ist daher als angemessen zu bewerten.

Indikator 1

Die von dem Vorhaben bereitgestellten Leistungen wurden von den Zielgruppen genutzt und führten zu zeitweiligen Verbesserungen in deren Lebensumständen. Eine von der Welthungerhilfe im Jahr 2016 in Auftrag gegebene Studie stellte eine ganzjährige Befahrbarkeit der rehabilitierten 72 km langen Straße mit einer erheblichen Verkürzung der erforderlichen Fahrzeit von Obokote nach Punia von vormals ein bis drei Tagen auf rund drei Stunden fest. Damit erhöhte sich die Durchschnittsgeschwindigkeit von 4 km/h auf 60 km/h. Der Fahrzeugverkehr zwischen Lubutu und Punia verzehnfachte sich zwischen 2010 und 2016, zudem war die Straße ganzjährig befahrbar. Die Zahl der Transportdienstleister und Passagiere vervielfachte sich. In den Jahren nach Projektende verfiel die Straße allmählich aufgrund der starken Regenfälle und des ausbleibenden Unterhalts. Dies entspricht der üblichen drei- bis vierjährigen Nutzungsdauer von Lateritstraßen in der DR Kongo. Wie bereits vor der Rehabilitierung konnte sie nach einigen Jahren ganzjährig nur noch von Motorrädern und Fahrrädern sowie in der Trockenzeit noch von Allradfahrzeugen genutzt werden.

Im Januar 2025 erfolgte die Rehabilitierung der Straße von Lubutu nach Yumbi durch die eine Bergbaugesellschaft in Zusammenarbeit mit der regionalen Straßenbaubehörde (Office pour l'entretien des routes dans la province du Maniema, OPERMA). Bei den arbeitsintensiven Maßnahmen wurden rund 1.000 Personen beschäftigt, während die Bergbaugesellschaft die notwendigen Maschinen zur Verfügung stellte.¹⁴ Seit der Rehabilitierung befindet sich der Streckenabschnitt von Obokote bis zum Fähranleger in Yumbi (ca. 42 km) wieder in passablem Zustand, während der durch ein Sumpfgebiet führende Streckenabschnitt von Yumbi nach Punia (ca. 30 km) unberücksichtigt blieb und kaum noch passierbar ist. Durch die Rehabilitierung verringerte sich im Jahr 2025 die Reisezeit von Obokote nach Punia von ein bis drei Tagen auf sieben bis acht Stunden. Nach Aussagen lokaler Beobachter wird die Straße aktuell von rund drei Kleinlastwagen pro Tag in der Regenzeit und fünf Kleinlastwagen pro Tag in der Trockenzeit genutzt. Schwere Lastwagen können die Straße nicht befahren. Es gibt weiterhin Probleme mit Erosion, Versumpfung, Schlaglöchern und schwierigen Überquerungen von Furten.

Die Fähren und Anleger an den Flüssen Lubutu und Lowa sind weiterhin in Betrieb, werden aber wenig genutzt. Aufgrund der wenigen Reisenden setzen die Fähren nur selten über, was zu Wartezeiten von mehreren Stunden an den Ablegern führt. Ein weiteres Problem sind die hohen Preise für die Nutzung der Fähren (Lowa: 4 EUR/Motorrad, 100 EUR/Lastwagen). Alternativ nutzen Fahrräder und Motorräder die schon fast verfallene Brücke über den Lubutu-Fluss oder motorisierte Kanus (pirogues), die bei starker Strömung aber unsicher sind. Das von dem Vorhaben ausgebildete Personal ist noch vorhanden. Allerdings kommt es häufig zu Streiks, wenn die Gehälter nicht ausgezahlt werden. Betrieb und Instandhaltung der Fähren obliegen der Straßenbaubehörde, die eine minimale Wartung sicherstellt. Diese finanziert sich aus den Transportgebühren, die aber für größere Ersatzteile und Reparaturarbeiten nicht ausreichen. Der schlechte Zustand der Fähren setzt die Reisenden erheblichen Risiken aus.

Die Welthungerhilfe beendete ihre Instandhaltungsarbeiten mit dem Ende der Vertragsverlängerung im März 2017. Damit ging die Übergabe des komplett ausgestatteten Bauamps (Camp Ugandula mit Strom- und Wasseranschluss) sowie der Bürocontainer, Baumaschinen, Fahrzeuge, eines Bootes und Betriebsmaterialien an die Straßenbaubehörde einher, die diese für die Instandhaltung der Straße nutzen sollte. Um die Instandhaltung der Straße sicherzustellen, entstanden mit Unterstützung des Vorhabens fünf Kleinbetriebe mit jeweils 15-40 Angestellten, allesamt ehemalige Begünstigte der arbeitsintensiven Maßnahmen. Diese sollten die Instandhaltung bestimmter Streckenabschnitte übernehmen und dafür über die Straßenbaubehörde Office des Routes aus dem Straßeninstandhaltungsfonds FONER bezahlt werden. Allerdings zeigten sich bereits im Jahr 2016 Schwierigkeiten mit der Untervertragsnahme und Bezahlung dieser Kleinbetriebe durch die Straßenbaubehörde ab, die die Kontinuität der Instandhaltungsarbeiten gefährdeten (siehe auch Kapitel Nachhaltigkeit). Im Jahr 2025 sind die von dem Vorhaben eingerichteten Strukturen zur Instandhaltung der Straße (lokale Straßeninstandhaltungskomitees, lokale Baubetriebe) nicht mehr vorhanden. Das der Straßenbaubehörde überlassene Straßenbaucamp in Ugandula existiert noch und wird von einem Wächter bewacht. Die Straßenbaubehörde beendete nach lokalen Angaben rund zwei Jahre nach Ende des Vorhabens die Nutzung des Camps. Einige der Straßenbaumaschinen sind nicht mehr vorhanden, während die Büros, Lagerhallen und übrigen Fahrzeuge nur noch eingeschränkt nutzbar sind. Mitarbeitende der Straßenbaubehörde, die damals fortgebildet wurden, sind inzwischen pensioniert oder nicht mehr auffindbar.

Indikator 2

Im Rahmen der Straßenrehabilitierung wurden 204.625 Arbeitstage für ungelernte Arbeitskräfte, davon 49.900 (24 %) Arbeitstage von Frauen, geschaffen. Zur Zahl der Personen, die an den arbeitsintensiven Straßenbaumaßnahmen teilgenommen haben, der durchschnittlichen Dauer der jeweiligen Anstellung sowie zu den Tageslöhnen liegen keine konkreten Informationen vor. Auf der Basis des Budgets des Vorhabens lässt sich ein maximaler Tageslohn von 2,15 USD rekonstruieren. Zusätzlich entstanden mit dem Fährpersonal 17 neue permanente Arbeitsplätze. In Interviews äußerten sich einige Dorfbewohner und traditionelle

¹⁴ Radio Okapi, 2025 : Travaux des routes au Maniema : la CKM travaille sur 72 km de Punia à Lubutu. 21 janvier 2025.

Autoritäten generell zufrieden mit der damaligen Durchführung der arbeitsintensiven Maßnahmen. Die Löhne seien niedrig gewesen, aber zuverlässig ausgezahlt worden. Teilweise konnten Arbeiten nicht durchgeführt werden, da es an Arbeitsmaterialien (z. B. Schaufeln) mangelte. Einige Beobachtende meinen, dass es bei der Auswahl der Begünstigten zu kleineren Unregelmäßigkeiten (z. B. Bevorzugung von Verwandten) gekommen sei.

Indikator 3

Zum Zeitpunkt der Abschlusskontrolle waren viele Bauerngruppen aktiv und profitierten von höheren Ernten, einer besseren Organisation der bäuerlichen Produzentinnen und Produzenten, und dem gemeinsamen Verkauf der Ernten. Die meisten Gruppen existieren inzwischen nicht mehr. Zur Entwicklung der Lebensmittelproduktion im Projektgebiet liegen keine verlässlichen Zahlen vor. Zum Zeitpunkt der Abschlusskontrolle konnte eine Ausweitung der landwirtschaftlichen Flächen um den Faktor 2,5 festgestellt werden. Nach Aussagen von Dorfbewohnern wurden das von dem Vorhaben bereitgestellte verbesserte Saatgut sowie die landwirtschaftlichen Gerätschaften (z.B. Hacken) genutzt. Während sich der Maniok gut entwickelte und weiterhin angebaut wird, wurde der Anbau von Mais und Reis weitgehend eingestellt, u.a. verlor das verteilte Saatgut nach einigen Ernten seine Keimfähigkeit, so dass die Bäuerinnen und Bauern inzwischen wieder traditionelle Sorten verwenden. Die vom Vorhaben geförderte Kleintierzucht (z.B. Schweine, Ziegen, Fische) wurde überall wieder eingestellt, da die Tiere aufgrund der schwierigen klimatischen Bedingungen und unzureichender tierärztlicher Betreuung schnell verstarben. Einige Bäuerinnen und Bauern nutzen noch von dem Projekt eingeführte landwirtschaftliche Techniken wie z.B. Kompostierung.

Indikator 4

Zum Zeitpunkt der Abschlusskontrolle waren die 15 neu gebauten oder rehabilitierten Wasserstellen in den Dörfern entlang der Straße funktional und lieferten ganzjährig dringend benötigtes sauberes Trinkwasser. Dies führte zum Rückgang von wasserbasierten Krankheiten wie z.B. Durchfall und reduzierte die Arbeitsbelastung von Frauen und Kindern, die üblicherweise für das Wasserholen verantwortlich sind. Zum Zeitpunkt der Evaluierung existieren die Wasserstellen und werden noch genutzt. Allerdings befinden sie sich in einem schlechten hygienischen und baulichen Zustand, so dass viele Familien wieder Flusswasser nutzen. Theoretisch sind die Dorfcheads für den Unterhalt der Wasserstellen zuständig, was diese aufgrund fehlender Mittel nur unzureichend wahrnehmen. Inzwischen sind wieder viele Fälle von Durchfall und Cholera, besonders bei Kindern, in der Region zu verzeichnen. Die an den Fährstationen in Yumbi errichteten Markthallen werden inzwischen kaum noch genutzt und verfallen. Als Grund hierfür werden die hohen Gebühren genannt, die von den lokalen Behörden für die Nutzung des Marktes verlangt werden. Stattdessen nutzen die Händlerinnen und Händler informelle Marktplätze.

Zusammenfassend lässt sich konstatieren, dass das Vorhaben bis zum Ende des Vorhabens im Jahr 2016, als die Straße noch in gutem Zustand war, das Outcome-Ziel der Wiederankurbelung der lokalen Wirtschaft gemessen an den ursprünglich definierten Indikatoren erreicht und teilweise weit übertroffen hatte. Zum Zeitpunkt der Evaluierung im Jahr 2025 sind die durch das Vorhaben induzierten positiven Veränderungen wieder weitgehend verloren gegangen, was auf den fehlenden Unterhalt der geschaffenen Infrastrukturen sowie der Instabilität der geförderten Institutionen (z.B. Bauerngruppen, Instandhaltungskomitees) zurückzuführen ist (vgl. Kapitel Nachhaltigkeit).

Der Beitrag des Vorhabens zum sozialen Zusammenhalt in den Projektgebieten ist nicht messbar. Eine zielgruppenspezifische Wirkungsanalyse des Vorhabens liegt nicht vor und konnte im Rahmen des Rapid-Appraisal Ansatzes dieser Evaluierung (siehe Kapitel Evaluierungsansatz und Methoden) nicht durchgeführt werden. Es ist plausibel anzunehmen, dass vor allem wirtschaftliche stärkere Haushalte von dem lokalen Wirtschaftsaufschwung profitierten, während Haushalte mit vielen älteren, behinderten oder kranken Mitgliedern oder frauengeführte Haushalte wahrscheinlich weniger in der Lage waren, ihre landwirtschaftliche Produktion auszudehnen und so von den neuen Chancen zu profitieren. Die Auswahl der Begünstigten wurde von den Dorfcheads und Notablen kontrolliert, die dabei möglicherweise z.T. ihre eigenen, möglicherweise weniger vulnerablen Angehörigen bevorzugten. Die landwirtschaftlichen Beratungsmaßnahmen wandten sich überwiegend an männliche Haushaltsvorstände, obwohl Frauen eine wichtige Rolle in der lokalen Landwirtschaft spielen. Frauenspezifische Maßnahmen nahmen Frauen überwiegend in ihrer Opferrolle als Betroffene geschlechtsspezifischer Gewalt wahr. Allerdings profitierten Frauen und Mädchen indirekt von dem schnelleren und sichereren Zugang zu Schulen und Gesundheitsstationen, sauberem Trinkwasser, den Mühlen und Schälmaschinen, der erhöhten Gemüse Nachfrage (das überwiegend von Frauen angebaut wird) sowie als Kleinhändlerinnen von den neuen Markthallen und dem intensivierten wirtschaftlichen Austausch in der Region. Zum Zeitpunkt der Evaluierung war die Region von Spannungen zwischen rückkehrenden Binnenvertriebenen und der lokalen Bevölkerung sowie Landkonflikten zwischen den lokalen Gemeinden und den Minenbetreibern geprägt. Obwohl die Region unter der Kontrolle der kongolesischen Armee steht, sind dort vereinzelte Rebellengruppen präsent.

9. Qualität der Implementierung

Zur Steuerung und Umsetzung des Vorhabens sind die vorliegenden Informationen lückenhaft. Grundsätzlich war vereinbart, dass die in Kinshasa ansässige Steuerungseinheit des Friedensfonds die Verantwortung für die technische Steuerung des Vorhabens und kontinuierliche Abstimmung mit dem Partner, der Abteilung Infrastruktur des Ministeriums für Infrastruktur, öffentliche

Bauten und Wiederaufbau (Cellule Infrastructure du Ministère des infrastructures, travaux publics et reconstruction -CI-MITR) übernimmt. Dazu sollte unter anderem ein Vertreter dieses Ministeriums am Steuerungskomitee des Friedensfonds teilnehmen. Da die Welthungerhilfe lediglich als eine der Umsetzungsorganisationen des Friedensfonds fungierte, war ein direkter Kontakt zwischen der Welthungerhilfe und den Behörden, insbesondere dem Ministerium für Infrastruktur und seinen Strukturen in der Provinz Maniéma, nicht vorgesehen. Vielmehr sollte die Steuerungseinheit des Friedensfonds die Voraussetzungen für den nachhaltigen Betrieb der Straße mit dem MITR aushandeln. Es ist unklar, inwieweit dieses Konzept tatsächlich umgesetzt wurde. Aus der Berichterstattung geht hervor, dass die staatlichen Behörden weder in die Straßenbauarbeiten noch in die landwirtschaftlichen Aktivitäten des Vorhabens nennenswert eingebunden waren. Dies wurde als Risiko für die Nachhaltigkeit der Maßnahmen wahrgenommen, andererseits wurde aber auch auf die Trägheit und Korruptionsanfälligkeit dieser Strukturen verwiesen. Grundsätzlich erscheint ex-post die Steuerung des Projekts durch eine Drittstruktur von Kinshasa aus als ungünstig. Durch eine Steuerungseinheit mit Sitz im Ostkongo (z.B. Goma) wären möglicherweise eine engere Einbindung der Behörden und damit auch langfristige Ergebnisse möglich gewesen.

Die Umsetzung der konkreten Maßnahmen fand unter äußerst schwierigen äußeren Bedingungen statt. Teilweise war die Region des Vorhabens aufgrund von bewaffneten Auseinandersetzungen und dem schlechten Zustand der Straßen von Goma nicht zu erreichen, so dass eine aufwendige alternative Logistik von Kisangani aus organisiert werden musste. Vor Ort stellte sich heraus, dass die Brücke über den Fluss Lubutu nicht repariert werden konnte und auf Basis einer umfassenden Brückenstudie mit bautechnisch kritischem Ergebnis eine zweite Fähre angeschafft werden musste. Bis diese Lösung geschaffen wurde, konnten die Bauarbeiten nicht fortgesetzt werden, was zu erheblichen Verzögerungen führte, in deren Folge wichtiges Personal entlassen werden musste (vgl. dazu Kapitel Effizienz). Die Anrainerbevölkerung der Straße wurde durch Sensibilisierungsmaßnahmen über die geplanten Baumaßnahmen informiert und profitierte von den arbeitsintensiven Maßnahmen und der Rehabilitation von Kleininfrastrukturen. Dies führte zu einer guten Akzeptanz des Vorhabens.

Die Welthungerhilfe berichtete zweimal pro Jahr an den Friedensfonds über den Fortschritt der Arbeiten. Diese Berichte, ebenso wie die Berichterstattung der NGO, die mit der Durchführung der Komponente zu geschlechtsspezifischer Gewalt beauftragt war, waren im Rahmen der Evaluierung nicht zugänglich. Zum Abschluss des Vorhabens ließ die Welthungerhilfe eine sozio-ökonomische Wirkungsstudie durchführen, die hilfreiche Erkenntnisse zur Nutzung der Straße und der landwirtschaftlichen Maßnahmen im Jahr 2016 liefert, aber das Handlungsfeld geschlechtsspezifische Gewalt ausblendete.

10. Nicht-intendierte Wirkungen (positiv oder negativ)

Laut der von der Welthungerhilfe beauftragten abschließenden sozio-ökonomischen Studie waren im Jahr 2016 keine negativen ökologischen Folgen der Straßenrehabilitation feststellbar. Da es sich um die Rehabilitation einer bereits bestehenden Straße handelte, wurde kein Primärwald abgeholzt. Die Straßenrehabilitation habe zur Wiederbesiedelung schon beinahe verlassener Dörfer entlang der Straße geführt, aber nicht grundsätzlich die Bevölkerungsdichte in der Region erhöht. Auch habe die Straße keinen negativen Einfluss auf Hydrologie und Erosion, vielmehr sei der Wasserabfluss durch den Bau von Brücken und Durchlässen verbessert worden. Entlang der Straße wurde bereits zuvor Wanderfeldbau mit Brachen von 7-20 Jahren praktiziert, so dass die Gegend von Sekundärwald geprägt war. Allerdings weist die Studie auf eine Ausweitung der Holzkohleherstellung entlang der Straße hin. Mögliche negative ökologische Folgen ergeben sich auch aus der (vom Vorhaben angestrebten) Ausweitung der landwirtschaftlichen Nutzflächen und Viehhaltung sowie der verbesserten Verkehrsanbindung der zahlreichen handwerklich betriebenen Minen in der Region.

Quantitative Informationen über mögliche negative sozio-ökonomische Folgen der Straßenrehabilitation liegen nicht vor. In der Projektregion besteht das allgemeine Risiko, dass es während Straßenbauarbeiten zu einer Zunahme von Prostitution und geschlechtsspezifischer Gewalt in den Anrainergemeinden kommt. Dieses Problem wurde von dem Vorhaben nicht aktiv adressiert. Straßen sind in der Projektregion eine wichtige Einkommensquelle für Behörden und bewaffnete Gruppen, die verschiedene Straßensperren betreiben, um von den Reisenden Geld zu einzutreiben.¹⁵ Zum Zeitpunkt der Evaluierung befanden sich mehrere formelle und informelle Straßenkontrollpunkte entlang der Straße, an denen die Reisenden vorgeblich zur Finanzierung der Straßeninstandhaltung verschiedene Zahlungen an die Straßenbaubehörde, lokale Behörden und informelle Gruppen leisten müssen. Dieses wurde von Interviewten mehrfach als negativ geschildert und angesichts des schlechten Straßenzustands führte dies zu erheblichem Unmut unter den Reisenden. Viele können sich die Nutzung der Straße aufgrund der hohen offiziellen und inoffiziellen Straßengebühren nicht leisten. Auch wurde bemängelt, dass es bereits gegen Ende des Vorhabens immer wieder zu erzwungenen Verstößen gegen Vorgaben der Betriebszeiten und damit der Sicherheit beim Betrieb der Fähren kam.

Zusammenfassende Bewertung der Effektivität: **eingeschränkt erfolgreich (3)**

Das Ziel auf Outcome-Ebene formuliert als Wiederankurbelung der lokalen Wirtschaft und gemessen an den definierten Indikatoren wurde nicht vollständig erreicht. Die Indikatoren wurden zu einem unterschiedlichen Grad erreicht bzw. nicht erreicht. Die Qualität der Implementierung der Maßnahmen des Vorhabens erfolgte unter schwierigen externen Umständen und ist auch aufgrund

¹⁵ Muziala, Godefroid et al., 2021, Barrières routières « au rythme du pays ». Au-delà de la prédation au Sud-Kivu, République Démocratique du Congo. Université de Gand.

eines angemessenen partizipativen Ansatzes als gut zu bewerten. Die Steuerung des Vorhabens hätte eher dezentral angesiedelt werden können. Wesentliche nicht-intendierte Wirkungen waren nicht zu beobachten. Insgesamt wird daher die Effektivität des Vorhabens als eingeschränkt erfolgreich bewertet.

Effizienz

11. Produktionseffizienz

Im Jahr 2010 wurde der Finanzierungsvertrag für das Vorhaben mit einem Volumen von 10 Mio. EUR abgeschlossen. Im Jahr 2013 wurde deutlich, dass zum Ende der geplanten, 30-monatigen Laufzeit bereits 85 % der Mittel verausgabt, aber nur knapp 50 % der geplanten Arbeiten durchgeführt worden waren. In Abstimmung mit dem BMZ wurde das Vorhaben daraufhin um 8,9 Mio. EUR aufgestockt und auf insgesamt 78 Monate verlängert. Die Welthungerhilfe trug aus eigenen Mitteln mit 790.000 EUR zum Projektbudget bei. Nach der Schlussrechnung des Vorhabens zum 30.06.2016 wurde aus einer Budgetlinie für Unvorhergesehenes eine Nachbetreuung der Straße bis März 2017 im Wert von 1,96 Millionen EUR ermöglicht, um wichtige Reparaturarbeiten durchzuführen. Der Aufstockungsbetrag wurde nicht ausgeschöpft, so dass insgesamt Restmittel in Höhe von 2,29 Millionen EUR auf die Sonderkomponente des Friedensfonds „Gewaltprävention für Jugendliche in Kinshasa“ (BMZ Nr. 2012 65 388) übertragen wurden.

Die Ursachen für diese erheblichen Kostensteigerungen und Verzögerungen waren vielfältig. Einerseits wurde aufgrund des Not-
hilfecharakters des Vorhabens in einem äußerst fragilen Kontext und dem gewünschten schnellen Beginn der Maßnahmen auf eine detaillierte Feasibility-Studie verzichtet. Die Kostenschätzung beruhte daher auf groben Annahmen, z.B. zur Topographie der Region, die später aufwendig revidiert werden mussten. Im Nachhinein stellte sich heraus, dass der Kostenansatz zu niedrig angesetzt und die schwierigen externen Umstände unterschätzt wurden. Wesentliche externe Faktoren, die die Arbeiten erschwerten, waren die Unzugänglichkeit der Projektregion, insbesondere aufgrund von Unsicherheit und Unterbrechungen auf der von Goma nach Lubutu führenden Straße, die notwendige Überquerung von zwei Flüssen, für die Fähren in einem aufwendigen Verfahren gebaut und in Betrieb genommen werden mussten, sowie mehrfache sicherheitsbedingte Evakuierungen von Projektpersonal. Die Verzögerungen führten immer wieder zum Stillstand der Arbeiten auf den Straßenbaustellen, was dazu führte, dass die Welthungerhilfe nicht essenzielles Personal zur Kostensenkung entlassen und später wieder rekrutieren musste. Angesichts der schwierigen Rahmenbedingungen erscheinen die Kostensteigerungen und Verzögerungen angemessen. Dennoch sind die Gesamtkosten der Straße außerordentlich hoch. Die ursprüngliche Planung war von Kosten von 75.000 EUR pro Kilometer rehabilitierter Straße ausgegangen, was sich als unrealistisch herausstellte. Die tatsächlichen Kosten betrugen 190.135 EUR/km unter Berücksichtigung der zwei Fähren.

Bis Juni 2016, d.h., exklusive der neunmonatigen Verlängerung bis März 2017, wurden rund 15,2 Mio. EUR durch die Welthungerhilfe im Rahmen des Vorhabens verausgabt. Dieser Betrag schlüsselte sich folgendermaßen auf (Abbildung 3):

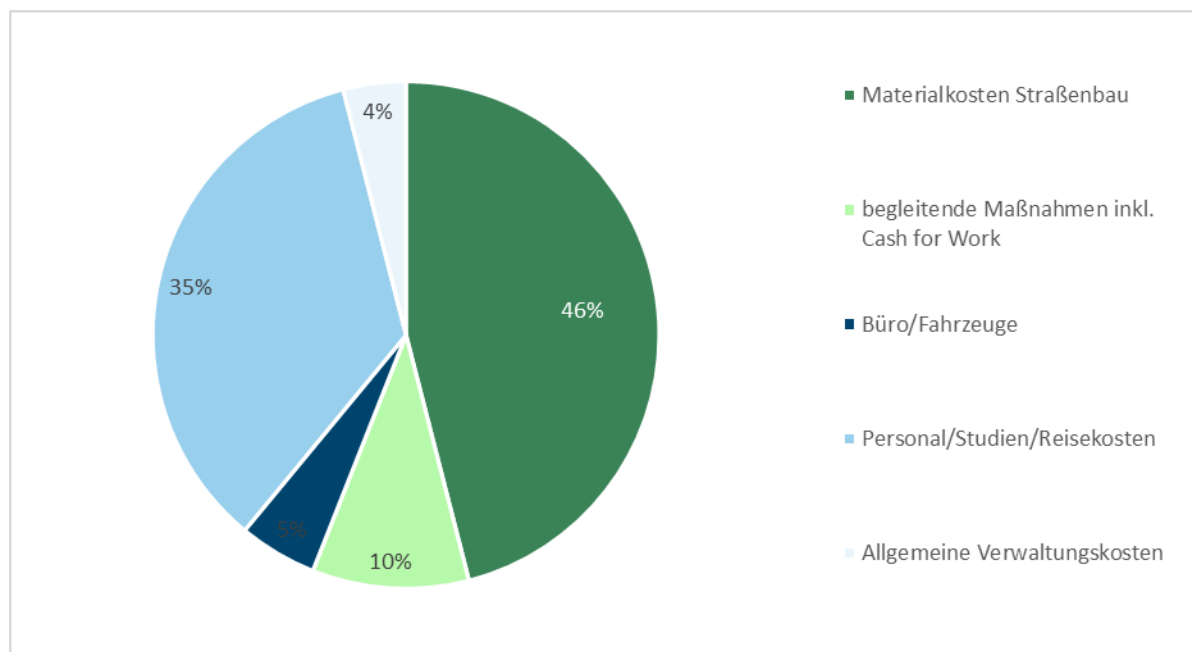


Abbildung 3: Anteile der Ausgaben des Vorhabens

Quelle: Eigene Darstellung

Demnach entfielen jeweils rund 46 % auf Materialkosten für den Straßenbau, 35 % der Projektkosten auf Personal, Studien und Reisekosten, 10 % auf die begleitenden Maßnahmen (siehe zu einer detaillierten Darstellung dieser Ausgaben Abbildung 4), 5 % für Bürokosten und Fahrzeuge und 4 % auf allgemeine Verwaltungskosten. Damit entfielen knapp die Hälfte des Budgets auf Personal- und Verwaltungskosten. Nur vier nationale Mitarbeitende waren für die Begleitung der Gemeinden und die ergänzenden sozialen Maßnahmen vorgesehen, was auf den geringen Stellenwert der begleitenden Maßnahmen und der Einbindung der Gemeinden in den Straßenbau hinweist. Insgesamt erscheint die Personalausstattung des Vorhabens großzügig bemessen. Aus heutiger Sicht wäre ein höherer Anteil von nationalem Personal auch auf Expertenebene denkbar.

Die Ausgaben für die begleitenden Maßnahmen betrugen mit rund 1,5 Mio. EUR ca. 10 % der Gesamtausgaben und schlüsselten sich folgendermaßen auf (Abbildung 4):

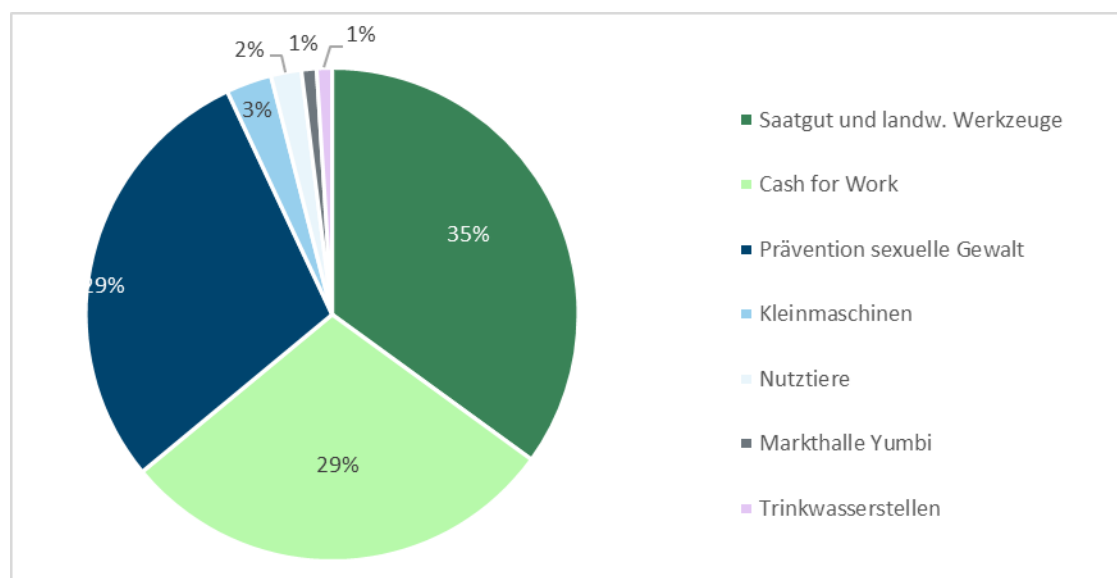


Abbildung 4: Anteile der Ausgaben für begleitende Maßnahmen

Quelle: Eigene Darstellung

Die größten Posten unter den begleitenden Maßnahmen waren die Verteilung von Saatgut und landwirtschaftlichen Geräten (z. B. Hacken) im Wert von rund 525 TEUR (35 %), die Löhne der Straßenarbeitenden im Wert von 436 TEUR (29 %), sowie „andere Begleitmaßnahmen“ im Wert von 433 TEUR (29 %), wobei es sich vermutlich teilweise oder ausschließlich um Ausgaben zur Durchführung von Maßnahmen zur Prävention von geschlechtsspezifischer Gewalt und Unterstützung von Betroffenen handelt. Die übrigen Maßnahmen wie die Rehabilitation von Trinkwasserstellen, der Bau der Markthallen in Yumbi, sowie die Bereitstellung von landwirtschaftlichen Kleingeräten (z.B. Ölmöhlen) und Nutztieren machen jeweils nur 1-3 % der Kosten der Begleitmaßnahmen aus.

Insgesamt fällt der geringe Anteil der Ausgaben für begleitende Maßnahmen 10 % an den Gesamtausgaben des Vorhabens auf. Obwohl die Schaffung von kurzfristigen Einkommensmöglichkeiten für vulnerable Haushalte ein zentrales Anliegen des Vorhabens war, entfielen nur 3 % der Gesamtausgaben auf die Löhne der im Straßenbau eingesetzten Personen (Cash for Work). Dieser Betrag lag unter den für die Reisen des Projektpersonals ausgezahlten Per Diem (496 TEUR). Bei insgesamt 204.625 erbrachten Arbeitstagen lag der Tageslohn damit bei rund 2,15 EUR (siehe Kapitel Effektivität). Dies entsprach ungefähr dem von 2011-2017 gültigen Mindestlohn von 43.680 kongolesischen Francs (2,18 EUR/Tag). Die jährliche Verteilung von Saatgut und landwirtschaftlichen Geräten – wobei 16.000 Haushalte rechnerisch jeweils ein Hilfspaket im Wert von 32 EUR erhielten – entspricht einer humanitären Logik und vergrößert möglicherweise Abhängigkeiten von hybriden Saaten zulasten angepasster einheimischer Sorten.

Insgesamt legt die Analyse des Budgets nahe, dass das Vorhaben trotz seiner (kurzfristig) friedensbezogenen Zielsetzung (Reintegration von Ex-Kombattanten und Rückkehrenden, Unterstützung vulnerabler Haushalte) wie ein Straßenbauprojekt geplant und umgesetzt wurde. Nur rund 9 % des Gesamtbudgets entfielen auf Cash for Work Zahlungen an die lokale Bevölkerung, landwirtschaftliche Beratung, soziale Infrastruktur und die Prävention geschlechtsspezifischer Gewalt. Ebenso waren für die Sensibilisierungs- und Ausbildungsmaßnahmen der Gemeinden nur geringe Personalressourcen vorgesehen, was ein friedensförderndes Agieren des Vorhabens einschränkte.

12. Allokationseffizienz

Ein zentrales Problem für die Wirksamkeit der Maßnahme ist der fehlende Unterhalt der Straße durch die zuständige Straßenbaubehörde (*Office des Routes*) sowie der unzureichende Anschluss dieses Streckenabschnitts an andere überregionale Verkehrswege (siehe Kapitel Nachhaltigkeit). Dieses Problem war zum Zeitpunkt der Projektprüfung bereits gut bekannt. Zudem fiel die Frequentierung der Straße geringer als erwartet aus, da der Verkehr auf den Hauptzufahrtsstraßen von Kisangani und Goma nach Lubutu/Obokote aufgrund der Sicherheitssituation und der Degradierung wichtiger Streckenabschnitte teilweise fast zum Erliegen kam. Dadurch waren auch die Fähren nicht ausreichend ausgelastet, was sich negativ auf deren Betriebskonzept auswirkte. Trotz dieser größtenteils bekannten Umstände entschied man sich für die Rehabilitierung der Straße, um so die Region Maniéma an den überregionalen Warenaustausch anzuschließen und ihr damit kurzfristig eine „Friedensdividende“ zu verschaffen. Aus heutiger Sicht stellt sich die Frage, ob man die erheblichen Mittel des Vorhabens angesichts der kurzen Nutzungsdauer und schlechten Anbindung der Straße nicht effektiver an anderer Stelle hätte einsetzen können: Denkbar wäre die Auswahl eines anderen Straßenabschnitts gewesen, eventuell mit einfacherer Logistik und einem höheren ökonomischen Potential. Ebenso hätte sich eine stärkere Investition in lokale und regionale Kapazitäten zum Unterhalt von Straßen angeboten. Diese wurde in einem gewissen Umfang durch das Vorhaben über die Ausbildung von lokalen Straßenmeistern (*cantonniers*) und andere Geber (EU, DfID) über die Einrichtung des Straßenunterhaltsfonds FONER und Kapazitätsentwicklungsmaßnahmen für das *Office des Routes* geleistet. Weitere Alternativen hätten in der Rehabilitierung der Bahnanbindung der Provinz Maniéma oder des Schiffsverkehrs bestanden, wobei letzterer bereits durch die TZ teilweise abgedeckt wurde. Ohne eine Straßen- und Marktanbindung wären ausschließliche Investitionen in die Landwirtschaft vermutlich wenig wirksam gewesen. Damit bestanden im Hinblick auf das Ziel auf Outcome-Ebene – die Wiederankurbelung der lokalen Wirtschaft in der Provinz Maniéma als kurzfristige Friedensdividende – nur wenige Alternativen zum gewählten Konzept. Im Hinblick auf die Qualität der Straßenrehabilitierung stellt sich die Frage, ob eine stärkere Nutzung von Maschinen anstatt von manuellen Ansätzen zu besseren und nachhaltigeren Ergebnissen geführt hätte. Diese Frage konnte im Rahmen der Evaluierung nicht abschließend beantwortet werden.

Zusammenfassende Bewertung der Effizienz: **eingeschränkt erfolgreich (3)**

Angesichts der erheblichen Verzögerungen und Kostensteigerungen der Maßnahme, die aber für einen fragilen Kontext nicht unüblich sind, sowie der relativ kurzen Nutzungsdauer und niedrigen Auslastung der rehabilitierten Straße bei hohen Baukosten pro Kilometer wird die Effizienz der Maßnahme gerade noch als eingeschränkt erfolgreich bewertet.

Impact

13. Übergeordnete entwicklungspolitische Veränderungen

Das im Rahmen der Evaluierung angepasste Ziel war die Verbesserung der sozio-ökonomischen Lebensbedingungen der lokalen Bevölkerung in der Provinz Maniéma.

Zur Messung des Impact-Ziels wurden folgende Indikatoren herangezogen:

Indikator	Status bei Prüfung	Zielwert bei EPE (Prüfung)	Istwert bei AK	Istwert bei EPE
(1) Transportpreise zwischen Obokote und Punia (inflationbereinigt)	8,80 USD/kg Handelsgut von Kisangani nach Punia	Reduktion um 25 %	0,30 USD/kg Handelsgut von Kisangani nach Punia	Wert: 0,3 -0,4 USD/kg Handelsgut Zielwert erreicht
(2) Ernährungssicherheit im Einzugsgebiet der Straße Obokote und Punia	Chronische Mangelernährung von Kindern unter 5 Jahren: 44 % (2007) Akute Mangelernährung von Kindern unter 5 Jahren: 11 % (2007) ¹⁶	Verbesserung der Ernährungssicherheit	Chronische Mangelernährung von Kindern unter 5 Jahren: 44 % (2021) Akute Mangelernährung von Kindern unter 5 Jahren: 4 % (2021) ¹⁷	Wert: keine Daten zu Mangelernährung bei Kindern Punia: 40 % (09-12/2025) bzw. 15 % (01-06/2025) der Bevölkerung befindet sich in einer Krisen- oder Noternährungssituation Lubutu: 25 % (09-12/2025) bzw. 20 % (01-06/2025) der Bevölkerung befindet sich in einer Krisen- oder Noternährungssituation Zielwert teilweise erreicht

¹⁶ PNUD, 2009: Province du Maniéma. Profil résumé pauvreté et conditions de vie des ménages. Kinshasa.

¹⁷ UNICEF, 2021: Pauvreté et privations de l'enfant en République Démocratique du Congo. Province du Maniéma. Kinshasa.

Indikator	Status bei Prüfung	Zielwert bei EPE (Prüfung)	Istwert bei AK	Istwert bei EPE
(3) Haushaltseinkommen im Einzugsgebiet der Straße Obokote-Punia	Rund 70 % der befragten Haushalte entlang der Straße lebt unter der Armutsrate von 1,2 USD/Person/Tag (Haushaltsgröße: 5,4 Personen) (2010) 37 USD/Haushalt/Monat (2005) ¹⁸	Erhöhung der Haushaltseinkommen	Einkommen von 2,15 USD pro Tag während der Straßenarbeiten (204.000 Arbeitstage) Einkommen von Marktfrauen, die den Straßenarbeiten Lebensmittel und anderes verkaufen	Wert: keine Daten verfügbar Bei AK: Teilweise erfüllt (kurzfristige Beschäftigung im Straßenbau, Belebung von Handel und Landwirtschaft) Daten unzureichend
(4) Sicherheitssituation in der Projektregion	Geringe Präsenz von Staatsbeamten und Polizei in der Region	Verbesserung der Sicherheitssituation	Verbessertes Sicherheitsgefühl durch stärkere Polizeipräsenz, bessere Erreichbarkeit von Schulen und Gesundheitsstationen in Nachbarorten	Sicherheitskritische Vorfälle/Überfälle; Präsenz von Wazalendo-Milizen, illegale Minen Zielwert nicht erreicht

Tabelle 4: Impact-Zielerreichung

Quelle: Eigene Darstellung.

Indikator 1

Zum Zeitpunkt der Abschlusskontrolle hatten sich die Kosten für den Warentransport auf der Strecke Kisangani – Punia um 97 % und die für den Personentransport um 50 % reduziert. Die verbesserten Transportmöglichkeiten erlaubten eine bessere Vermarktung lokaler Agrarprodukte, gleichzeitig kamen mehr Händlerinnen und Händler in die Region, um dort ihre Produkte anzubieten. Die Straße erlaubte zudem einen schnelleren Krankentransport zu den Gesundheitszentren, von dem besonders gebärende Frauen profitierten. Mädchen konnten leichter eine nahegelegene weiterführende Schule besuchen und mussten nicht in die Stadt umziehen, wo sie einem erhöhten Risiko geschlechtsspezifischer Gewalt ausgesetzt waren.

Die Transportkosten auf der Strecke sind außerordentlich hoch. Im Jahr 2025, nach der Teilrehabilitierung der Straße durch die Bergbaugesellschaft, betragen die Kosten für den Transport einer Tonne Waren mit dem Lastwagen von Kisangani nach Punia 800.000 – 1.000.000 kongolesische Franc (317 – 396 EUR) und für den Transport einer Person auf einem Motorrad 300.000 kongolesische Franc (119 EUR). Diese Kosten sind mit dem Preis im Jahr 2016 in Höhe von 300 USD pro Tonne Fracht von Kisangani nach Punia unter Berücksichtigung der Inflation vergleichbar, liegen aber unter den im Jahr 2010 vor der Rehabilitierung der Straße aufgerufenen Preisen. Hinzu kommen die Mautgebühren an den sechs Mautstationen auf der Strecke Kisangani – Punia (drei Mautstationen zwischen Obokote und Punia), die sich auf 1.000 – 5.000 kongolesische Franc (0,40 EUR – 2,00 EUR) pro Motorrad und 100.000 – 500.000 kongolesische Franc (400 – 2.000 EUR) pro Lastwagen für die gesamte Fahrt belaufen können. Die Mautstationen werden von Angestellten des Straßeninstandhaltungsfonds FONER, aber auch von lokalen Behörden, Straßenkomitees und informellen Strukturen betrieben. Für die lokale Bevölkerung ist nicht ersichtlich, inwieweit diese Mittel in die Instandhaltung der Straße investiert werden. Trotz der hohen Kosten wird die Strecke Punia – Obokote – Lubutu regelmäßig für den Warentransport genutzt. Ein besonderes Problem stellen die Lastwagen der Bergbaugesellschaften dar, deren Gewicht zu einer schnellen Degradierung der Straße beiträgt. Die Anschlussstraßen nach Süden in Richtung Kindu und nach Norden in Richtung Kisangani bzw. Goma befinden sich weiterhin in einem sehr schlechten Zustand und werden nur noch wenig befahren.

Damit bleibt die Unzugänglichkeit des Territoriums Punia weiterhin ein zentrales Entwicklungsproblem. Wie schon in der Vergangenheit führt die schlechte Straßenanbindung zu hohen Verbraucherpreisen und Schwierigkeiten bei der Vermarktung der lokalen Produkte.¹⁹ Dadurch kann die Region ihr landwirtschaftliches Potential nicht entfalten.

Indikator 2

Die landwirtschaftliche Bevölkerung in der Projektregion produzierte vor der Rehabilitierung der Straße überwiegend für den Eigenkonsum, da eine Vermarktung der Produkte nicht möglich war. Zwischen 2010 und 2016 wurde fast eine Verdreifachung der bestellten landwirtschaftlichen Flächen (Ackerbau, Gemüseanbau, Fischzucht) verzeichnet. Ebenso nahm die Zahl der Obstbäume und Nutztiere (z.B. Ziegen, Geflügel) stark zu, was auf die verbesserten Vermarktungsmöglichkeiten und dadurch ein größeres Interesse an der Landwirtschaft zurückgeführt wurde. Es ist plausibel anzunehmen, dass auch die landwirtschaftlichen Beratungsmaßnahmen des Vorhabens dazu einen Beitrag geleistet haben. Bis zum Zeitpunkt der Abschlusskontrolle wurde keine Verschlechterung der chronischen Mangelernährung von Kindern unter 5 Jahren konstatiert, der Prozentsatz der akuten

¹⁸ PNUD, 2009: Province du Maniéma. Profil résumé pauvreté et conditions de vie des ménages. Kinshasa.

¹⁹ Radio Okapi, 2025: L'enclavement du Nord du Maniema pénalise les agriculteurs locaux. 22 Septembre 2025.

Mangelernährung konnte gegenüber 2007 auf 4 % gesenkt werden. Zum Zeitpunkt der Evaluierung lagen keine aktuellen vergleichbaren Zahlen vor, für die Region Punia befanden sich in der ersten Jahreshälfte 2025 rund 15 % der Bevölkerung in einer Krisen- oder Noternährungssituation, im 4. Quartal 2025 rund 40 %. In der Region Lubutu belaufen sich diese Werte auf 20 % bzw. 25 %.²⁰ Dies zeigt, dass sich die Ernährungssicherheit sehr volatil verhält und Verbesserungen sich schnell verändern können.

Durch die Reparatur von 15 Trinkwasserstellen konnte die Inzidenz von wasserbasierten Krankheiten zunächst um 38 % (Durchfall) bzw. 28 % (Amöbiase) gesenkt werden. Aufgrund des schlechten hygienischen und baulichen Zustands der Wasserstellen nutzen viele Familien wieder Flusswasser. Inzwischen sind daher wieder viele Fälle von Durchfall und Cholera, besonders bei Kindern, in der gesamten Region zu verzeichnen. Die NGO Action contre la faim (ACF) behandelte im Gesundheitszentrum von Punia innerhalb von zwölf Monaten (2023/2024) 2.096 unterernährte Kinder, von denen 307 nicht gerettet werden konnten.²¹

Indikator 3

Die Rehabilitierung der Straße mit arbeitsintensiven Methoden und die Stimulierung der lokalen Wirtschaft durch die verbesserte Verkehrsanbindung führten zur Intensivierung der Wirtschaftstätigkeit und vermutlich auch steigenden Einkommen in der Region. Mit dem Verfall der Straße ist die wirtschaftliche Aktivität in der Region Obokote-Punia wieder zurückgegangen. Zur aktuellen Einkommensentwicklung der Bevölkerung in der Region liegen keine Daten vor.

Indikator 4

Zur Nutzung der Leistungen des Vorhabens im Bereich geschlechtsspezifischer Gewalt liegen keine Informationen vor. Ebenso fehlen Daten zur Entwicklung der sozialen Kohäsion. Die Studie von 2016 weist lediglich auf eine erhöhte Polizeipräsenz und damit verbesserte Sicherheitssituation entlang der Straße hin. Gleichzeitig würden Polizisten aber auch immer wieder hohe Passiergebühren von den Reisenden verlangen. Aufgrund der besseren Einkommensmöglichkeiten hätten junge Männer darauf verzichtet, saisonal in den illegalen Minen zu arbeiten. Zum damaligen Stand der Reintegration von Ex-Kombattanten und rückkehrenden Vertriebenen in der Projektregion liegen keine Informationen vor.

Eine Analyse der Weltbank von 192 Straßenbauprojekten in der DR Kongo zwischen 2003 und 2024 stellte fest, dass die Rehabilitierung von Straßen mit einer leichten Abnahme von Gewalt gegen die Zivilbevölkerung verbunden war, möglicherweise aufgrund der besseren Zugänglichkeit für die Sicherheitskräfte. Eine Ausnahme davon stellten Straßen in Goldabbaugebieten dar, deren Rehabilitierung zu einer Zunahme des Goldabbaus und der damit verbundenen Gewaltstrukturen führte. Die Weltbank stellt weiterhin fest, dass die rehabilitierten Straßen in der Regel bereits nach drei Jahren mehr als die Hälfte ihrer strukturellen Integrität verloren hatten. Damit ging auch ihr Nutzen für die lokale Bevölkerung wieder zurück und das Gewaltniveau stieg wieder an.²² Eine ähnliche Entwicklung kann für die Straße von Obokote nach Punia angenommen werden.

Die Sicherheitssituation in den Territorien Punia und Lubutu wird inzwischen von den Aktivitäten der Wazalendo bestimmt.²³ Dabei handelt es sich um lokale Milizen, die von der Regierung aufgestellt und bewaffnet wurden, um die kongolesischen Streitkräfte im Kampf gegen die von Ruanda unterstützte M23 Miliz im Osten des Landes zu unterstützen.²⁴ Die Regierung hat weitgehend die Kontrolle über die Wazalendo verloren, die sich Kämpfe untereinander und mit der Armee liefern, unter anderem um die Kontrolle von lukrativen Straßensperren.

Wie bereits im Rahmen der Konzeption des Vorhabens als Risiko formuliert, hat der legale und illegale Bergbau in der Provinz Maniéma weiter an Bedeutung gewonnen. Die Bergbaugesellschaften schaffen Arbeitsplätze und sind durch das Bergbaugesetz (code minier) verpflichtet, einen Teil ihrer Einnahmen in die lokale Entwicklung zu investieren. Inzwischen ist der Bergbau der wichtigste Arbeitgeber in der Region. Allerdings gilt die Menschenrechtssituation im Bergbau als schwierig, hinzu kommen negative Umweltfolgen wie Abholzung und der Einsatz schädlicher Chemikalien in den Minen. Die lokale Zivilgesellschaft bemängelt, dass die Bergbaugesellschaften oft die Regelungen des Bergbaugesetzes missachteten, während Militärangehörige die häufig illegal agierenden Minenbetreiber begleiteten und schützten. Dies erhöhe die Unsicherheit in der Region.²⁵

Laut Zahlen der Provinzabteilung für Gender, Familie und Kinder (Division provinciale du genre, famille et enfant) stieg die Zahl von Gewalttaten an Frauen und Mädchen in der Provinz Maniéma in den vergangenen Jahren stetig an. In den Jahren 2019-2021 verzeichnete die Behörde 24.000 Fälle, im Jahr 2023 waren es 29.059 Fälle und im Jahr 2024 waren es 33.069 Fälle.²⁶ Besonders betroffen sind unter anderem die Territorien Lubutu und Punia aufgrund der Präsenz von bewaffneten Gruppen und Bergbauaktivitäten. Im Jahr 2021 erhielten nur rund 9 % aller betroffenen Frauen medizinische oder psycho-soziale Unterstützung.²⁷ Damit erzielten die Aktivitäten des Vorhabens zur Prävention geschlechtsspezifischer Gewalt vermutlich nur punktuelle Wirkungen.

²⁰ Daten von IPC 2025: <https://www.ipcinfo.org/>.

²¹ Radio Okapi, 2024 : Punia : plus de 2000 enfants malnutris pris en charge en une année grâce à l'ONG ACF.

²² Lebrand, Mathilde, et al., 2024: Road Investment and Violence in DRC: Perishable Effects. Washington, DC: World Bank.

²³ Radio Okapi, 2025 : 5 morts et plusieurs blessés dans deux embuscades des Wazalendo contre les FARDC au Maniema. 29 septembre 2025.

²⁴ United Nations Human Rights Council, 2025: Report of the OHCHR Fact-Finding Mission on the situation in North and South Kivu Provinces of the Democratic Republic of Congo. A/HRC/60/80. Geneva.

²⁵ Radio Okapi, 2025 : Plus de 300 participants à la 2^e conférence sur les mines, l'énergie et les infrastructures du Maniema. 4 novembre 2025.

²⁶ Agence Congolaise de Presse, 2025 : Maniema : plus de 33.000 cas de VBG enregistrés en 2024 (une ONG humanitaire). 3 janvier 2025.

²⁷ Radio Okapi, 2022 : Maniema : plus de 24 000 cas de violences basées sur le genre répertoriés de 2019 à 2021, 17 mars 2022.

Allerdings geben Menschen in der Projektregion an, dass inzwischen offener über das Thema sexuelle Gewalt gesprochen wird und die Betroffenen weniger stigmatisiert werden.

14. Beitrag zu übergeordneten intendierten entwicklungspolitischen Veränderungen

In den ersten Jahren nach der Rehabilitierung der Straße und sozialen Infrastrukturen konnten positive entwicklungspolitische Veränderungen in den Territorien Punia und Lubutu festgestellt werden. Dazu gehörten die Belebung des Handels, die Ausweitung der landwirtschaftlichen Produktion, der verbesserte Zugang zu Schulen und Gesundheitsstationen, der Rückgang wasserbasierter Krankheiten sowie eine stärkere Präsenz der öffentlichen Verwaltung. Diese Veränderungen können dem Projekt zugeschrieben werden. Es ist plausibel anzunehmen, dass sich hieraus positive Wirkungen auf die Ernährungssicherheit, Bildung und Gesundheit der lokalen Bevölkerung ergaben. Im Nachhinein lässt sich nicht feststellen, inwieweit auch besonders benachteiligte Gruppen (z.B. Menschen mit Behinderungen, Frauen und Mädchen, Minderheiten, ältere Menschen) von diesen Veränderungen profitierten. Allerdings waren diese positiven Veränderungen nur von vorübergehender Dauer. Aufgrund der ausbleibenden Instandhaltungsarbeiten verfielen viele Infrastrukturen in den darauffolgenden Jahren, ebenso lösten sich die landwirtschaftlichen Produktionsgruppen nach einiger Zeit wieder auf. Damit reduzierten sich die positiven entwicklungspolitischen Wirkungen des Vorhabens.

Mit seiner Kombination von arbeitsintensivem Straßenbau, Rehabilitierung von sozialen Infrastrukturen und Förderung der lokalen Landwirtschaft verfolgte das Vorhaben einen Ansatz, den weitere internationale Organisationen und privatwirtschaftliche Strukturen (z.B. Bergbaugesellschaften) weiterhin praktizieren. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass das Budget für die begleitenden Maßnahmen nur rund 9 % des Finanzierungsvolumens betrug und damit das Vorhaben nicht einen Anspruch eines umfänglichen Regionalförderprogramms verfolgte. Aufgrund seines Nothilfecharakters verfolgte das Vorhaben keine strukturellen Veränderungen auf Partnerseite, z.B. in der Straßenbaubehörde. Allerdings scheint das für die Fähren entwickelte Betriebskonzept immer noch genutzt zu werden. Im Hinblick auf die entwicklungspolitische Additionalität des Vorhabens ist festzustellen, dass die Teilstrecke Punia – Yumbi bereits im Jahr 2013 im Rahmen eines Cash for Work-Projekts der Vereinten Nationen manuell rehabilitiert und eine interne „Servicepiste“ angelegt wurde, was zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens geführt hatte. Später nutzten die Behörden die Verpflichtungen der Bergbaugesellschaften aus dem Bergbaugesetz, um diese zur Rehabilitierung der Straße Punia – Lubutu zu bewegen. Allerdings umfassten diese Rehabilitierungsmaßnahmen keine strukturellen Tiefbauarbeiten und nicht die Fähren. Die Einrichtung der wichtigen Fährverbindungen über die Flüsse Lubutu und Lowa hätte ohne das Vorhaben vermutlich nicht stattgefunden.

15. Beitrag zu übergeordneten nicht-intendierten entwicklungspolitischen Veränderungen

Zu nicht-intendierten übergeordneten entwicklungspolitischen Veränderungen durch die Maßnahmen des Vorhabens konnte im Rahmen des Rapid-Appraisal-Ansatzes der Evaluierung keine Erhebung belastbarer Daten und Informationen durchgeführt werden. Risiken bestanden im Hinblick auf eine Zunahme der Bevölkerungsdichte entlang der Straße, verbunden mit der Ausweitung des Wanderfeldbaus in bisher noch unberührte Regenwaldgebiete und deren weiterer Abholzung. Ein weiteres Risiko bestand in der Ausweitung des legalen und illegalen Bergbaus im Einzugsgebiet der Straße, ausgelöst durch die bessere Verkehrsanbindung der Minen. Es ist plausibel davon auszugehen, dass die Zunahme der Verkehrsbewegungen und Zuwanderung von neuen Bevölkerungsgruppen zur Verstärkung von sexueller Gewalt gegen Frauen und Mädchen sowie zur Verbreitung neuer Krankheiten geführt hat (siehe oben). Ebenso ist nicht auszuschließen, dass eine Ausweitung der kommerziellen Landwirtschaft dazu führt, dass die Produktion für den Eigenbedarf vernachlässigt wird, während die Produzierenden gleichzeitig von schwankenden Marktpreisen abhängig werden. Die Verteilung von Saatgut kann zu Abhängigkeiten von hybriden Sorten führen, während angepasste lokale Sorten verloren gehen. Dies kann die Ernährungssicherheit negativ beeinflussen. Die verstärkte Präsenz der öffentlichen Verwaltung und Sicherheitskräfte kann die Intensität von Korruption und Menschenrechtsverletzungen erhöhen und damit letztlich negative Wirkungen auf das Leben der Menschen hervorrufen. Es erscheint jedoch plausibel anzunehmen, dass eine durch das Vorhaben erreichte, wenn auch marginal Verbesserung des sozialen Zusammenhalts oder Friedenswirkung erreicht werden konnte.

Zusammenfassende Bewertung des Impacts: eingeschränkt erfolgreich (3)

Aufgrund der kurzfristigen positiven Wirkungen auf die sozio-ökonomischen Lebensbedingungen der Bevölkerung in der Projektregion, insbesondere die verbesserte Verkehrsanbindung, Steigerung der landwirtschaftlichen Produktion, Belebung der Wirtschaftstätigkeit und Stabilisierung der Sicherheitssituation, aber angesichts der kurzen Dauer dieser Verbesserungen, wird die Wirksamkeit des Vorhabens als gerade noch eingeschränkt erfolgreich bewertet.

Nachhaltigkeit

Bereits bei der Konzeption des Vorhabens wurde ein eingeschränkter Nachhaltigkeitsanspruch an das Vorhaben angelegt. Demnach sollte die Nachhaltigkeit des Vorhabens weniger in der Dauerhaftigkeit der Infrastruktur als in der Dauerhaftigkeit des Friedensprozesses liegen, der durch die von dem Vorhaben ausgehende Friedensdividende kurzfristig unterstützt werden sollte. Der eingeschränkte Nachhaltigkeitsanspruch erweist sich auch ex-post als gerechtfertigt, da konflikt- oder krisenbedingt (i) eine eingeschränkte Leistungsfähigkeit der staatlichen Partnerinstitutionen, u.a. Korruptionsrisiken, begrenzte Fähigkeiten zur ordnungsgemäßen Wartung und Unterhaltung und zur Finanzierung von laufenden Kosten etc., (ii) eingeschränkte Selbsthilfefähigkeit der Zielgruppen durch verbreitete Armut sowie (iii) hoch volatile politische Rahmenbedingungen zu konstatieren sind.

16. Kapazitäten der Beteiligten und Betroffenen

Zum Ende der Projektlaufzeit zeichnete sich bereits ab, dass die Straßenbaubehörde *Offices des Routes* nicht über die notwendigen Mittel und Kapazitäten verfügte, um die Straße und Fähren nachhaltig zu betreiben und zu warten. Ursprünglich war vorgesehen, dass die Straßenbaubehörde eine eigene Brigade aufstellt, die das Straßenbaucamp in Ugandula übernehmen und von dort aus die Straße betreiben und instand halten sollte. Die routinemäßig erforderlichen mechanischen Instandhaltungsarbeiten (z.B. Verschnitt des Bewuchses entlang der Straße, Reinigung der Regenwasserkanäle und Durchlässe, frühzeitiges Verfüllen von Erosionsrinnen) sollten durch speziell ausgebildete Straßenmeister (*cantonniers*) erfolgen, die zu diesem Zweck direkt von der Straßenbaubehörde oder über von dieser beauftragte NGOs oder Kleinbetriebe angestellt werden sollten. Die Finanzierung der Instandhaltungsmaßnahmen sollte über den kurz zuvor von der DfID und der Weltbank eingerichteten Straßeninstandhaltungsfonds FONER erfolgen, was aber trotz Intervention im Rahmen von FZ-Aktivitäten nicht gelang. Der Betrieb der Fähren sollte durch von dem Vorhaben geschultes Personal anhand eines in einem Nutzungsleitfaden festgelegten Betriebskonzepts erfolgen. Die sozialen Infrastrukturen (Markt, Wasserstellen, Mühlen) sollten durch lokale Komitees betrieben werden, die von dem Vorhaben eingerichtet und fortgebildet wurden. Weiterhin gründete das Vorhaben zahlreiche landwirtschaftliche Produktionsgruppen für die gemeinsame Produktion und Vermarktung landwirtschaftlicher Güter.

Wie im Kapitel Effektivität ausgeführt befinden sich zum Zeitpunkt der Evaluierung die durch das Vorhaben errichteten Infrastrukturen in einem schlechten Zustand. Der Straßenabschnitt Obokote – Yumbi wurde nach Jahren des Verfalls im Jahr 2025 durch eine Bergbaugesellschaft oberflächlich rehabilitiert, während der Abschnitt Yumbi – Punia kaum noch befahrbar ist. Die Fähren sind noch in Betrieb, aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens aber nicht ausgelastet, so dass auch das ursprüngliche Betriebs- und Finanzierungskonzept nicht mehr funktioniert. Dennoch leisten sie eine wichtige Funktion, indem sie die Verkehrsanbindung von Punia an die städtischen Zentren Kisangani und Goma noch minimal aufrechterhalten. Dennoch ist das Territorium Punia wieder wie zu Vorhabenbeginn weitgehend vom Straßenverkehr abgeschnitten. Die Straßenbaubehörde und der Straßenbaufonds FONER treiben zwar weiterhin als hoch angesehene Straßennutzungsgebühren von den Reisenden ein, nutzen diese Mittel aber nicht für den Erhalt der Straße. Die hohen Straßennutzungs- und Fährggebühren erhöhen die Preise der auf den lokalen Märkten angebotenen Waren. All dies löst bei der lokalen Bevölkerung erhebliche Enttäuschung und Unmut aus. Die landwirtschaftlichen Produktionsgruppen lösten sich nach Projektende wieder auf, inzwischen nutzen die Bauern und Bäuerinnen wieder lokales Saatgut bzw. warten auf die Verteilung von Saatgut durch den Staat und internationale Organisationen. Die NGO, die mit der Durchführung der Komponente zur Prävention und Unterstützung von Betroffenen geschlechtsspezifischer Gewalt beauftragt wurde, existiert weiterhin und konnte ihre Aktivitäten in Ostkongo ausweiten. Sie ist inzwischen ein wichtiger Gesundheitsdienstleister mit 565 Beschäftigten.²⁸ Die Sicherheitssituation blieb in der Projektregion seit Ende des Vorhabens fragil. Das Einzugsgebiet der Straße ist von den Aktivitäten bewaffneter Gruppen (Wazalendo) betroffen, die dort untereinander und mit den Sicherheitskräften um die Kontrolle wichtiger natürlicher Ressourcen kämpfen.

17. Beitrag zur Unterstützung nachhaltiger Kapazitäten

Im Rahmen des Vorhabens gab es angesichts der bekannten Instandhaltungsproblematik intensive Bemühungen um die Absicherung der Nachhaltigkeit der Straße und der geschaffenen Infrastrukturen. Zu diesem Zweck wurden im Jahr 2013 133 Straßenmeister (davon 30 % Frauen) ausgebildet. Dabei handelte es sich um Personen, die im nahen Umfeld der Straße leben und dort jeweils für den Unterhalt von einem Kilometer Strecke verantwortlich sein sollten. Dies sollte im Unterauftrag der Straßenbaubehörde geschehen. Zudem wurden das Fahrpersonal weitergebildet und ein technisches und finanzielles Betriebskonzept entwickelt. Die nachhaltige Einführung von verbesserten landwirtschaftlichen Produktionstechniken sollte durch die von dem Vorhaben gegründeten 61 landwirtschaftlichen Produktionsgruppen abgesichert werden, die aber nur begrenzt zu den organisatorischen Aspekten einer Produktionsgruppe fortgebildet wurden. Für den Betrieb und Unterhalt der sozialen Infrastrukturen wurden lokale Komitees gegründet und fortgebildet. Letztendlich waren diese Maßnahmen nicht ausreichend, um die Nachhaltigkeit der Projektwirkungen abzusichern. Der Beitrag der wirtschaftlichen Entwicklung zum Friedensprozess im Ostkongo hat sich im

²⁸ HEAL Africa, 2022 : Hôpital Tertiaire – Projets Communautaires – Formation et Recherche. Rapport Annuel 2021. Goma.

Nachhinein als gering herausgestellt. Inzwischen ist deutlich geworden, dass die Friedensentwicklung in der Region entscheidend von externen Akteuren geprägt wird, auf die ein derartiges Vorhaben keinen Einfluss hat.

18. Dauerhaftigkeit der Wirkungen

Die positiven Wirkungen des Vorhabens waren von kurzer Dauer. Zu möglichen langfristigen negativen Wirkungen (z.B. Abholzung, Ausweitung des illegalen Bergbaus, Prostitution, Gewalt gegen Frauen) liegen keine Informationen vor.

Seit Beendigung des Vorhabens unterstützten andere (internationale) Akteure ähnliche Maßnahmen wie das Vorhaben, wobei sich einige Ansätze fortentwickelt haben. Der aktuelle Gouverneur der Provinz Maniéma scheint der lokalen Transportinfrastruktur eine neue Priorität zu verleihen. Im Dezember 2024 versprach er bei der Vorstellung des neuen regionalen Entwicklungsplans (2024-2028), 1.500 Kilometer Straße kurzfristig zu rehabilitieren.²⁹ Inzwischen ist das *Office provincial pour l'entretien routier* (OPERMA) für den Unterhalt der Straßen in der Provinz Maniéma verantwortlich. Auf Geheiß des Gouverneurs wurden bis Oktober 2025 rund 350 Straßenkilometer im Süden der Provinz mit einfachen Mitteln rehabilitiert. Mittelfristig soll die Verbindung zwischen Kisangani und Kindu wieder hergestellt werden. Die Arbeiten werden aus einer lokal erhobenen Steuer (*taxe conventionnelle*) finanziert, wodurch die Abhängigkeit von der Zentralregierung beim Straßenbau reduziert werden soll.³⁰ Zusätzlich arbeitet OPERMA mit Bergbauunternehmen zusammen, die sich im Rahmen ihrer Verpflichtungen mit ihrem Maschinenpark an der Rehabilitation von Straßen beteiligen und Mittel für den Bau von sozialen Infrastrukturen, die Förderung der lokalen Landwirtschaft sowie Stipendien für Studierende im Territorium Punia in Aussicht stellen.³¹ Allerdings werden diese Versprechen nicht immer umgesetzt.

Aktuell führt das von der arabischen Entwicklungsbank und dem OPEC-Fonds für internationale Entwicklung mit 130 Mio. USD dotierte Vorhaben PADRIR (*Programme d'Appui au Développement Rural Inclusif et Résilient*) mit der Verteilung von 140 t Saatgut sowie der Übergabe von Straßenbaumaschinen an die Behörden der Provinz Maniéma die Arbeit des hier betrachteten Vorhabens in einigen Aspekten fort, allerdings ohne Bezug zu dem FZ-Vorhaben.³² Allerdings scheint PADRIR einige problematische Ansätze des hier betrachteten Vorhabens zu wiederholen. Dazu gehören die Überlassung von Straßenbaumaschinen an eine Behörde, deren Funktionsfähigkeit noch nicht sichergestellt ist. Die beinahe jährliche Verteilung von Saatgut an die lokalen Bäuerinnen und Bauern erhöht deren Abhängigkeit von importierten Sorten. Stattdessen sollten die landwirtschaftlichen Produzierenden dabei unterstützt werden, selbst Saatgut aus angepassten lokalen Sorten zu gewinnen, oder auf die Saatgutproduktion spezialisierte lokale Betriebe gefördert werden.

Zusammenfassende Bewertung der Nachhaltigkeit: **eher nicht erfolgreich (4)**

Aufgrund der unzureichenden Instandhaltung der durch das Projekt geschaffenen Infrastrukturen (Straße, Märkte, Wasserstellen) und dadurch bedingten kurzen Nutzungsdauer sowie der nur kurzfristigen Wirksamkeit der landwirtschaftlichen begleitenden Maßnahmen wird die Nachhaltigkeit des Vorhabens als eher nicht erfolgreich bewertet. Das Vorhaben unterlag von Beginn an einem eingeschränkten Nachhaltigkeitsanspruch, der sich auch ex-post als gerechtfertigt herausstellte. Vor diesem Hintergrund beeinflusst die Bewertung der Nachhaltigkeit nicht die Gesamtbewertung des Vorhabens (vgl. Methodik der Erfolgsbewertung).

Gesamtbewertung: **eingeschränkt erfolgreich (3)**

Im Kontext des Wiederaufbaus des Ostens der Demokratischen Republik Kongo nach den verheerenden Kongokriegen (1996-2003) war das Vorhaben darauf ausgerichtet, den Norden der Provinz Maniéma durch die Rehabilitation der Straße von Obokote nach Punia an überregionale Verkehrsrouten anzuschließen und dadurch die lokale Wirtschaft wiederzubeleben. Dieser Aufgabe wurde das Vorhaben durch die arbeitsintensive Instandsetzung der Straße und Anschaffung von zwei Fähren zur Überquerung der Flüsse Lubutu und Lowa gerecht. Der Straßenbau wurde durch Maßnahmen zur Förderung der lokalen Landwirtschaft, zur Prävention von geschlechtsspezifischer Gewalt und Rehabilitation sozialer Infrastruktur begleitet, die sich ebenfalls positiv auf die lokale Bevölkerung auswirkten. Die Leistungserbringung war mit erheblichen Verzögerungen und Kostensteigerungen verbunden, die sich teilweise aus der geringen ex-ante Planung im Rahmen des Eilverfahrens sowie dem extrem fragilen Kontext ergaben. Trotz vielfältiger Bemühungen gelang es dem Vorhaben nicht, eine regelmäßige Instandhaltung der Straße sicherzustellen, ein bekanntes Problem in der DR Kongo. Mit dem allmählichen Verfall der Straße nahmen der Straßenverkehr und damit auch deren positiven wirtschaftlichen Effekte wieder ab. Die entwicklungspolitischen Wirkungen des Vorhabens wie auch deren Nachhaltigkeit blieben begrenzt, wobei letzteres von Anfang an bewusst in Kauf genommen wurde und daher nicht in die Bewertung einfließt. Damit wird das Vorhaben insgesamt als gerade noch eingeschränkt erfolgreich bewertet.

²⁹ Akonda, 2024 : Maniéma: Adoption du budget 2025 avec une croissance de 30% pour dynamiser le développement, 18 décembre 2024. akondanews.net

³⁰ Radio Okapi, 2025 : Inspection et réception de nouvelles routes pour le désenclavement du Maniéma. 7 octobre 2025.

³¹ Radio Okapi, 2025 : Maniéma : Kalima Mining en mission à Punia pour restaurer la confiance avec la communauté locale. 11 juillet 2025 ; Radio Okapi, 2024 : Maniéma : la société minière PKM s'engage à construire des infrastructures sanitaires, scolaires, routières. 18 janvier 2025.

³² PADRIR, 2025 : Le PADRIR se lance dans les travaux de grande envergure dans la province de Maniéma. 29 septembre 2025. <https://padrir.cd/le-padrir-se-lance-dans-les-travaux-de-grande-envergure-dans-la-province-de-maniema/>

Beitrag zur Agenda 2030

Das Vorhaben leistete Beiträge zu folgenden Zielen der Agenda 2030:

Nachhaltiges Entwicklungsziel 1 (Armutsminderung): Durch die Beschäftigung der kurzfristigen Arbeitskräfte wurde deren Einkommen vorübergehend erhöht. Auch durch die Förderung der Landwirtschaft und die Belebung lokaler Wirtschaftskreisläufe sollte Armut gemindert werden.

Nachhaltiges Entwicklungsziel 2 (Kein Hunger): Durch die Förderung der Landwirtschaft und von wirtschaftlichem Austausch sollte das Vorhaben zur Verringerung der Ernährungsunsicherheit beitragen.

Nachhaltiges Entwicklungsziel 5 (Geschlechtergleichheit): Durch einen Frauenanteil von über 20 % an den kurzfristigen Arbeitskräften, die Förderung der Transformation landwirtschaftlicher Produkte und die Maßnahmen zur Unterstützung von Betroffenen geschlechtsspezifischer Gewalt sollte das Projekt die Situation von Frauen verbessern.

Nachhaltiges Entwicklungsziel 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur): Durch kurzfristige Beschäftigungsmaßnahmen rehabilitierte das Vorhaben eine öffentliche Infrastruktur (Straße) sowie Wasserstellen und Märkte.

Nachhaltiges Entwicklungsziel 16 (Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen): Durch die Wiederankurbelung lokaler Wirtschaftskreisläufe sollte das Vorhaben zur Reintegration von Ex-Kombattanten und rückkehrenden Binnenvertriebenen beitragen.

Das Vorhaben setzte das Prinzip der gemeinsamen Verantwortung und Rechenschaftslegung um, indem es auf die Befähigung der Straßenbaubehörde zur langfristigen eigenständigen Instandhaltung der rehabilitierten Straße setzte. Die Auswahl der zu rehabilitierenden Straßenabschnitts fand im Austausch mit dem Bauministerium und anderen internationalen Partnern statt. In den Vorstudien und bei der Wirkungsmessung berücksichtigte das Vorhaben soziale, wirtschaftliche und ökologische Aspekte der Straßenrehabilitation. Begleitende Maßnahmen sollten die soziale Akzeptanz der Straße erhöhen. Dabei überwogen die mit dem Straßenbau verbundenen Chancen die möglichen Risiken. Die Risiken einer möglichen Ausweitung illegaler Bergbautätigkeit, der verstärkten Präsenz bewaffneter Gruppen, verstärkter Abholzung des Regenwaldes für Landwirtschaft und Bergbau sowie der Zunahme geschlechtsspezifischer Gewalt im Rahmen der Straßenrehabilitation wurden teilweise erkannt, konnten jedoch nicht bearbeitet werden. Die systematische Einbindung von besonders benachteiligten Gruppen sowie ein nach Vulnerabilitäten disaggregiertes Wirkungsmonitoring fanden nicht statt. Eine positive Wirkung der Projektmaßnahmen auf die langfristige Widerstandsfähigkeit (Resilienz) besonders benachteiligter Gruppen ist nicht zu erkennen.

Methodik

Evaluierungsmethodik

Die Ex-post-Evaluierung folgt der Methodik eines Rapid Appraisal, d.h. einer datengestützten, qualitativen Kontributionsanalyse und stellt ein Expertenurteil dar. Dabei werden dem Vorhaben Wirkungen durch Plausibilitätsüberlegungen zugeschrieben, die auf der sorgfältigen Analyse von Dokumenten, Daten, Fakten und Eindrücken beruhen. Dies umschließt – wenn möglich – auch die Nutzung digitaler Datenquellen und den Einsatz moderner Techniken (z.B. Satellitendaten, Online-Befragungen, Geocodierung). Ursachen für etwaige widersprüchliche Informationen wird nachgegangen, es wird versucht, diese auszuräumen und die Bewertung auf solche Aussagen zu stützen, die – wenn möglich – durch mehrere Informationsquellen bestätigt werden (Triangulation).

Der Analyse der Wirkungen liegen angenommene Wirkungszusammenhänge zugrunde, dokumentiert in der bereits bei Projektprüfung entwickelten und ggf. bei Ex-post-Evaluierung aktualisierten Wirkungsmatrix. Im Evaluierungsbericht werden Argumente dargelegt, warum welche Einflussfaktoren für die festgestellten Wirkungen identifiziert wurden und warum das untersuchte Projekt vermutlich welchen Beitrag hatte (Kontributionsanalyse). Der Kontext der Entwicklungsmaßnahme wird hinsichtlich seines Einflusses auf die Ergebnisse berücksichtigt. Die Schlussfolgerungen werden ins Verhältnis zur Verfügbarkeit und Qualität der Datengrundlage gesetzt. Eine Evaluierungskonzeption ist der Referenzrahmen für die Evaluierung.

Die Methode bietet für Projektevaluierungen ein – im Durchschnitt - ausgewogenes Kosten-Nutzen-Verhältnis, bei dem sich Erkenntnisgewinn und Evaluierungsaufwand die Waage halten, und über alle Projektevaluierungen hinweg eine systematische Bewertung der Wirksamkeit der Vorhaben der FZ erlaubt. Die einzelne Ex-post-Evaluierung kann daher nicht den Erfordernissen einer wissenschaftlichen Begutachtung im Sinne einer eindeutigen Kausalanalyse Rechnung tragen.

Das Ziel der Evaluierungen (Erkenntnisinteresse) besteht vor allem darin, Wirkungen zu messen, Rechenschaft abzulegen, Transparenz zu fördern und institutionelles Lernen zu ermöglichen.

Typ der Evaluierung:

Remote mit nationalen Gutachtern.

Kernfragen der Evaluierung gemäß der Evaluierungskonzeption:

- Phase II setzt die Maßnahmen der Phase I mit teilweise erweiterten Komponenten fort. Die Evaluierung wird prüfen, inwiefern die Anpassungen angemessen und erfolgsrelevant waren.
- Die Maßnahme diene neben der Armutsminderung auch der Friedensförderung. Die Evaluierung wird prüfen, inwieweit die Maßnahmen auf dieses Ziel ausgerichtet waren und inwieweit mögliche unbeabsichtigte negative Wirkungen identifiziert und abgefedert wurden (Do No Harm).
- Die Implementierung der Maßnahmen erfolgte in Abstimmung mit der kongolesischen Straßenbaubehörde (Office des Routes). Inwieweit konnte auf diese Weise die Nachhaltigkeit der Projektmaßnahmen gesichert werden?
- Die Welthungerhilfe agierte im Rahmen des Projekts als Straßenbauunternehmen. Inwieweit war sie für diese Aufgabe geeignet? Gelang es der Welthungerhilfe, die notwendigen fachlichen und Managementkapazitäten aufzubauen? Text...
- Differenzierte Untersuchung der kurzfristigen Wirkungen von Cash-for-Work Maßnahmen und der mittelfristigen Wirkungen von Infrastrukturkomponenten
- Welchen Beitrag leisteten die begleitenden Maßnahmen in den Bereichen Landwirtschaft und geschlechtsspezifische Gewalt zu den Programmzielen Armutsminderung und soziale Friedensförderung/soziale Kohäsion?
- Inwieweit war die Ausrichtung der Infrastrukturmaßnahmen auf einfache Rehabilitierungsmaßnahmen mit einer hohen Arbeitsintensität, aber begrenzter langfristiger Wirkung aus damaliger und heutiger Sicht angemessen?

Nicht-öffentliche (interne) Dokumente

interne Projektdokumente, Kontext-, Landes- und Sektoranalysen.

Verzeichnis öffentlicher Quellen

- Agence Congolaise de Presse** (2025): Maniema : plus de 33.000 cas de VBG enregistrés en 2024 (une ONG humanitaire). 3.01.2025.
- Akonda** (2024): Maniéma: Adoption du budget 2025 avec une croissance de 30% pour dynamiser le développement, 18 décembre 2024. akondanews.net
- BMZ** (2013): Strategiepapier: *Entwicklung für Frieden und Sicherheit*
- Dolan, Chris** (2010): La guerre n'est pas encore finie; Perceptions communautaires des violences sexuelles et leurs fondements à l'est de la RDC. London: International Alert.
- DR Kongo** (2009): Programme de Stabilisation et de Reconstruction des Zones sortant des conflits armés (STAREC). Kinshasa.
- HEAL Africa** (2022): Hôpital Tertiaire – Projets Communautaires – Formation et Recherche. Rapport Annuel 2021. Goma.
- Integrated Food Security Phase Classification IPC** (2025): <https://www.ipcinfo.org/>.
- IOM** (2025): *Democratic Republic of Congo. Internal Displacement Overview. Geneva*
- Johnson, Kirsten et al.** (2010): Association of Sexual Violence and Human Rights Violations with Physical and Mental Health in Territories of the Eastern Democratic Republic of the Congo. *Journal of the American Medical Association* 304(5): 553–562.
- Lebrand, Mathilde, et al.** (2024): Road Investment and Violence in DRC: Perishable Effects. Washington, DC: World Bank.
- Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction** (2009): Corridors de transport et financements sur le réseau routier prioritaire de la RDC au 31 aout 2009. Kinshasa.
- MONUSCO** (2013): Stratégie internationale de soutien à la sécurité et la stabilisation à l'est de la RDC. Kinshasa.
- Musamba, Josaphat et al.** (2022): It Takes (More Than) Two to Tango. Armed Politics, Combatant Agency and the Half-Life of DDR Programmes in the Congo. Ghent: University of Ghent.
- Muziala, Godefroid et al.** (2021): Barrières routières « au rythme du pays ». Au-delà de la prédation au Sud-Kivu, République Démocratique du Congo. Université de Gand.
- Ntanyoma, Delphin** (2025): Disappointment and Ex-Combatant Choices in the Democratic Republic of Congo. *Civil War Paths*. <https://www.civilwarpaths.org/disappointment-and-ex-combatant-choices-in-the-democratic-republic-of-congo/>
- PADRIR** (2025): Le PADRIR se lance dans les travaux de grande envergure dans la province de Maniéma. 29 septembre 2025. <https://padrir.cd/le-padrir-se-lance-dans-les-travaux-de-grande-envergure-dans-la-province-de-maniema/>
- PNUD** (2009): Province du Maniéma. Province du Maniéma. Profil résumé pauvreté et conditions de vie des ménages Kinshasa.
- Radio Okapi** (2022): Maniema : plus de 24 000 cas de violences basées sur le genre répertoriés de 2019 à 2021, 17 mars 2022.
- Radio Okapi** (2024): Punia : plus de 2000 enfants malnutris pris en charge en une année grâce à l'ONG ACF.
- Radio Okapi** (2025a): 5 morts et plusieurs blessés dans deux embuscades des Wazalendo contre les FARDC au Maniema. 29 septembre 2025.
- Radio Okapi** (2025b): Inspection et réception de nouvelles routes pour le désenclavement du Maniema. 7 octobre 2025.
- Radio Okapi** (2025c): L'enclavement du Nord du Maniema pénalise les agriculteurs locaux. 22 Septembre 2025.
- Radio Okapi** (2025d): Maniema : Kalima Mining en mission à Punia pour restaurer la confiance avec la communauté locale. 11 juillet 2025 ; Radio Okapi, 2024 : Maniema : la société minière PKM s'engage à construire des infrastructures sanitaires, scolaires, routières. 18 janvier 2025.
- Radio Okapi** (2025e): Plus de 300 participants à la 2^e conférence sur les mines, l'énergie et les infrastructures du Maniema. 4 novembre 2025.
- Radio Okapi** (2025f): Travaux des routes au Maniema : la CKM travaille sur 72 km de Punia à Lubutu. 21 janvier 2025.
- Sthonda, Jean Omasombo et al.** (2009) : République démocratique du Congo. Maniéma. Espace et vies. Tervuren: Musée royal de l'Afrique centrale.
- United Nations Human Rights Council** (2025): Report of the OHCHR Fact-Finding Mission on the situation in North and South Kivu Provinces of the Democratic Republic of Congo. A/HRC/60/80. Geneva.
- UNICEF** (2021) : Pauvreté et privations de l'enfant en République Démocratique du Congo. Province du Maniéma. Kinshasa.

Datenquellen und Analysetools

Datensammlung vor Ort, Monitoringdaten des Partners, Umfragen.

Besuchte Projektstandorte

Punktuelle Besichtigung von Straßenabschnitten und Dörfern zwischen Obokote und Punia.

Interviewpartner und -modalität (persönlich, virtuell/telefonisch, schriftlich)

KfW-Projektmanagement (telefonisch/virtuell); Consultants (telefonisch/virtuell); Implementierungspartner Welthungerhilfe (telefonisch/virtuell); Straßenbaubehörde (persönlich); Ministerium für Landwirtschaft, Fischerei und Viehzucht der Provinz Maniéma (persönlich); Lokalverwaltungen Punia und Obokote (persönlich); traditionelle Chefs von 12 Dörfern im Einzugsgebiet der Straße Obokote – Punia (persönlich); Vorsitzende von drei landwirtschaftlichen Produzentengruppen (persönlich); Dorfbewohnerinnen und -bewohner aus 12 Dörfern im Einzugsgebiet der Straße Obokote – Punia (persönlich).

Folgende Aspekte limitierten die Evaluierung

Das Vorhaben wurde im Ostkongo, einer äußerst fragilen Region implementiert. Die Maßnahmen zur Rehabilitierung der Straße sowie die begleitenden Maßnahmen wurden im Wesentlichen bereits 2016 abgeschlossen, u. a. daher war die Datenlage unbefriedigend.

Bewertungsmethodik

Zur Beurteilung des Vorhabens nach den OECD DAC-Kriterien wird mit Ausnahme des Nachhaltigkeitskriteriums eine sechsstufige Skala verwandt. Die Skalenwerte sind wie folgt belegt:

- Stufe 1** sehr erfolgreich: deutlich über den Erwartungen liegendes Ergebnis
- Stufe 2** erfolgreich: voll den Erwartungen entsprechendes Ergebnis, ohne wesentliche Mängel
- Stufe 3** eingeschränkt erfolgreich: liegt unter den Erwartungen, aber es dominieren die positiven Ergebnisse
- Stufe 4** eher nicht erfolgreich: 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 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 sowohl die Zielerreichung auf Outcome-Ebene (Effektivität) und Impact-Ebene als auch die Nachhaltigkeit mindestens als „eingeschränkt erfolgreich“ (Stufe 3) bewertet werden.

Impressum

Verantwortlich: Evaluierungsabteilung der KfW Entwicklungsbank

FZ-Evaluierung@kfw.de

Kartografische Darstellungen dienen nur dem informativen Zweck und beinhalten keine völkerrechtliche Anerkennung von Grenzen und Gebieten. Die KfW übernimmt keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit oder Vollständigkeit des bereitgestellten Kartenmaterials. Jegliche Haftung für Schäden, die direkt oder indirekt aus der Benutzung entstehen, wird ausgeschlossen.

KfW Bankengruppe
 Palmengartenstraße 5-9
 60325 Frankfurt am Main, Deutschland

Anlagenverzeichnis

Anlage: Zielsystem und Indikatoren (Outcome Ebene)	2
Anlage: Zielsystem und Indikatoren (Impact Ebene)	4
Anlage: Projektmaßnahmen und Ergebnisse	5
Anlage: Umsetzungsstand der Betriebsempfehlungen	6
Anlage: Ex-post-Evaluierungsmatrix	7

Anlage: Zielsystem und Indikatoren (Outcome Ebene)

Outcome Ebene

Ziel und Indikatoren	Bei Prüfung	Bewertung der Angemessenheit (Ziel, Indikatoren, Zielwert) und Nutzung in EPE	Bei EPE (falls modifiziert)
Outcome-Ziel	Wiederankurbelung der lokalen Wirtschaftskreisläufe in der Provinz Maniéma	Die Zielformulierung weist aus heutiger Sicht unter Berücksichtigung der gültigen BMZ-Verfahrensinformation VI083 kleinere formale Fehler auf: • „Wiederankurbelung“ beschreibt eine Aktivität, keinen Endzustand. • Es werden weder die direkte Zielgruppe (Bevölkerung entlang der zu rehabilitierenden Straßenachse) noch die indirekte Zielgruppe (gesamte Bevölkerung des Gebietes Punia) genannt. • Die Zielregion ist zu weit definiert, sie sollte stärker auf die Projektregion fokussiert werden. • Aufgrund des fragilen Kontexts ist eine duale Zielsetzung möglich, um die Wirkungskette von Infrastrukturmaßnahmen zu einem potenziellen Friedensbeitrag darzustellen. Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Zielformulierung nicht zum Titel des Vorhabens („Reintegration von Ex-Kombattanten und Flüchtlingen“) passt. Im Modulvorschlag der hier evaluierten Phase II des Vorhabens wird jedoch explizit auf die kontraproduktiven Erfahrungen der Fokussierung auf Ex-Kombattanten hingewiesen. Dennoch ist die Zielformulierung aus heutiger Sicht im Wesentlichen inhaltlich angemessen. Das Ambitionsniveau spiegelt die unmittelbaren Wirkungen der durch das Projekt rehabilitierten Straße, der Rehabilitation von sozialer und wirtschaftlicher Infrastruktur (Trinkwasserstellen, lokale Märkte, Fähre), der landwirtschaftlichen Fördermaßnahmen (Saatgut, Geräte, Training, Kooperativen) sowie des arbeitsintensiven Ansatzes der Projektdurchführung (Cash for Work) wider. Mit allen diesen Maßnahmen sollte die lokale Wirtschaft stimuliert werden. Darüber hinaus wird über die regionale Eingrenzung auf das Territorium Punia die indirekte Zielgruppe impliziert.	Lokale Wirtschaftskreisläufe und soziale Kohäsion im Einzugsgebiet der Straße Obokote-Punia sind gestärkt.
Indikator 1 (PP): Wiedereröffnung der RN 31 bis Punia, Wiederbelebung des Handelsverkehrs auf der Achse Obokote - Punia, ganzjähriger Zugang zu den 22 an dieser Verkehrsachse liegenden Dörfern bis mindestens zwei Jahre nach Projektende	Die Straße zwischen Obokote und Punia existiert, ist aber in schlechtem Zustand.	Nicht angemessen, auf Outcome-Ebene sollte die Nutzung der Straße im Vordergrund stehen.	-
Indikator 2 (PP): Die Transportpreise nach Punia sind um 25 % gesunken (ggü. Erhebung im März 2010).	Inhaltlich teilweise angemessen	0 %	Siehe neuer Indikator 1 auf Impact-Ebene.
Indikator 3 (PP): Schaffung von kurzfristigen Beschäftigungsmöglichkeiten i.H.v. mindestens 130.000 Manntagen.	Inhaltlich angemessen	0	Siehe Neuformulierung Indikator 2 (Neu) unten.
Indikator 4 (PP): Die durchschnittliche jährliche Lebensmittelproduktion hat sich um 30 % erhöht (Ausgangswerte für Reis, Mais und Maniok von März 2010)	Angemessen	0	Siehe Neuformulierung Indikator 3 (Neu) unten.

Indikator 5 (PP): Die Zielgruppe nimmt an Baumaßnahmen, Wartungsarbeiten und Sensibilisierungskampagnen aktiv teil: Zahl der Teilnehmer an Sensibilisierungsprogrammen	Teilweise angemessen	Keine Baseline vorhanden	-
Indikator 1 (NEU): Fahrzeit von Obokote nach Punia (Lastwagen) im Jahresverlauf (Regenzeit, Trockenzeit)	angemessen	Basiswert: 3 Tage (Fahrrad), 1 Tag (Motorrad), kein LKW-Verkehr möglich Zielwert: Zielwert EPE: 3-4 Stunden	Status EPE: 7-8 Stunden, ganzjährig (nach teilweiser Rehabilitation der Strecke im Februar 2025 durch eine Bergbaugesellschaft)
Indikator 2 (NEU): Kurzfristig erzielttes Einkommen von Frauen und Männern im Projekteinzugsgebiet	angemessen	Basiswert: 24 USD/arbeitende Person/Monat (2005) ¹ Zielwert (EPE): 130.000 Arbeitstage (davon 26.000 Tage von Frauen) (200.000 Arbeitstage bei Vertragsaufstockung von 2013)	Status EPE: Keine weiteren Cash for Work-Maßnahmen seit Projektende
Indikator 3 (NEU): Jährliche Lebensmittelproduktion im Projekteinzugsgebiet (Reis, Mais, Maniok)	angemessen	Basiswert: Landwirtschaftliche Flächen: 12.650 ha Gemüseanbau: 1.590 ha Fischkultur: 360 ha Zielwert (EPE): Erhöhung um 30 %	Status EPE: Rückgang der landwirtschaftlichen Produktion nach Projektende
Indikator 4 (NEU): Nutzung von Trinkwasserstellen	angemessen	Basiswert: 11 von 22 Dörfern verfügen über keine geschützte Trinkwasserstelle Zielwert (EPE): 11 neue/rehabilitierte Trinkwasserstellen werden genutzt	einige rehabilitierte Trinkwasserstellen werden genutzt.

Tabelle 4: Zielsystem und Indikatoren (Outcome Ebene)

¹ PNUD, 2009: [Province du Maniéma. Profil résumé pauvreté et conditions de vie des ménages. Kinshasa.](#)

Anlage: Zielsystem und Indikatoren (Impact Ebene)

Impact Ebene

Ziel und Indikatoren	Bei Prüfung	Bewertung der Angemessenheit (Ziel, Indikatoren, Zielwert) und Nutzung in EPE	Bei EPE (falls modifiziert)
Impact-Ziel	Beitrag zu Friedenskonsolidierung und Armutsminderung	Das Ambitionsniveau (Armutsminderung und Friedenskonsolidierung) ist angemessen. Aufgrund des fragilen Kontexts ist eine duale Zielsetzung möglich, um die Wirkungskette von Infrastrukturmaßnahmen zu einem potenziellen Friedensbeitrag darzustellen. Zur Berücksichtigung der aktuellen Anforderung (BMZ-VI083) wurde die Zielformulierung sprachlich angepasst und um die geographische Eingrenzung ergänzt.	Verbesserung der sozio-ökonomischen Lebensbedingungen der lokalen Bevölkerung in der Provinz Maniéma
Indikator 1 (PP) Es wurde im MV kein Indikator auf Impact-Ebene formuliert.	-	-	-
Indikator 1 (NEU): Transportpreise zwischen Obokote und Punia (inflationbereinigt)	angemessen	Basiswert: 8,80 USD/kg Handelsgut von Kisangani nach Punia Zielwert (EPE): Reduktion um 25 %	-
Indikator 2 (NEU): Ernährungssicherheit im Einzugsgebiet der Straße Obokote und Punia	Inhaltlich angemessen, Datenlage nicht vollständig	Basiswert: Chronische Mangelernährung von Kindern unter 5 Jahren: 44 % (2007) Akute Mangelernährung von Kindern unter 5 Jahren: 11 % (2007) Zielwert (EPE): Chronische Mangelernährung von Kindern unter 5 Jahren: < 44 % Akute Mangelernährung von Kindern unter 5 Jahren: < 11 %	Status AK: Chronische Mangelernährung von Kindern unter 5 Jahren: 44 % (2021) Akute Mangelernährung von Kindern unter 5 Jahren: 4 % (2021) ² Status EPE: keine konkreten Daten Punia: 40 % (09-12/2025) bzw. 15 % (01-06/2025) der Bevölkerung befindet sich in einer Krisen- oder Noternährungssituation Lubutu: 25 % (09-12/2025) bzw. 20 % (01-06/2025) der Bevölkerung befindet sich in einer Krisen- oder Noternährungssituation
Indikator 3 (NEU): Haushaltseinkommen im Einzugsgebiet der Straße Obokote-Punia	Inhaltlich angemessen, Datenlage nicht vollständig	Basiswert: Rund 70 % der befragten Haushalte entlang der Straße lebt unter der Armutsrate von 1,2 USD/Person/Tag (Haushaltsgröße: 5,4 Personen) (2010) 37 USD/Haushalt/Monat (2005) Zielwert: Erhöhung der Haushaltseinkommen	Ist-Wert AK: Einkommen von 2,15 USD pro Tag während der Straßenarbeiten (204.000 Arbeitstage) Einkommen von Marktfrauen, die den Straßenarbeiten Lebensmittel und anderes verkaufen EPE: Keine konkreten Daten verfügbar
Indikator 4 (NEU): Sicherheitssituation in der Projektregion	Inhaltlich angemessen, Datenlage nicht vorhanden	Basiswert: Geringe Präsenz von Staatsbeamten und Polizei in der Region Zielwert: Verbesserung der Sicherheitssituation	Ist-Wert AK: Verbessertes Sicherheitsgefühl durch stärkere Polizeipräsenz, bessere Erreichbarkeit von Schulen und Gesundheitsstationen in Nachbarorten Ist-Wert EPE: Sicherheitskritische Vorfälle/Überfälle; Präsenz von Wazalendo-Milizen, illegale Minen

Tabelle 5: Zielsystem und Indikatoren (Impact Ebene)

² UNICEF, 2021: Pauvreté et privations de l'enfant en République Démocratique du Congo. Province du Maniéma. Kinshasa.

Anlage: Projektmaßnahmen und Ergebnisse

Überblick über wichtige Projektleistungen

Indikator	Projektleistungen (Juni 2016)
Schaffung kurzfristiger Einkommen	204.625 Arbeitstage
davon Arbeitstage von Frauen	49.900 Arbeitstage
Länge der rehabilitierten Straße	72 km
Zahl der an den Lastwagenverkehr angebundenen Dörfer	56
Zahl der ausgebildeten Straßenmeister (<i>cantonnier</i>)	133 Straßenmeister
Schaffung von nachhaltigen Arbeitsplätzen in Zusammenhang mit Betrieb und Instandhaltung der Straße	89 Arbeitsplätze (72 Straßenmeister, 17 Fahrpersonal)
Aufklärungsmaßnahmen für die Bevölkerung	14 Radiosendungen
Zahl der Haushalte, die landwirtschaftliche Inputs (Saatgut, Geräte) erhalten haben	16.000 Haushalte
Zahl der Bäuerinnen und Bauern, die an Farmer Field Schools teilgenommen haben	2.575 Bäuerinnen und Bauern
Zahl der Bäuerinnen und Bauern, die die neu erlernten landwirtschaftlichen Techniken anwenden	1.287 Bäuerinnen und Bauern
Zahl der betreuten Betroffenen von geschlechtsspezifischer Gewalt	758 Frauen

Anlage: Umsetzungsstand der Betriebsempfehlungen

Im Rahmen der Abschlusskontrolle wurden keine Empfehlungen für den Betrieb formuliert.

Anlage: Ex-post-Evaluierungsmatrix

Relevanz

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- o +)	Begründung für Gewichtung
1. Ausrichtung an Politiken und Prioritäten			1	o	-
1.1. Sind die Ziele der Maßnahme an den (globalen, regionalen und länderspezifischen) Politiken und Prioritäten, insbesondere der beteiligten und betroffenen (entwicklungspolitischen) Partner und des BMZ, ausgerichtet?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit entsprach die Zielsetzung des Vorhabens den Politiken und Prioritäten der deutschen Bundesregierung, des BMZ und der kongolesischen Regierung in den Bereichen Binnenvertreibung, Reintegration von Ex-Kombattanten, Beschäftigung und Infrastruktur im Projektzeitraum (2010-2016)?			
1.2. Berücksichtigen die Ziele der Maßnahme die relevanten politischen und institutionellen Rahmenbedingungen (z.B. Gesetzgebung, Verwaltungskapazitäten, tatsächliche Machtverhältnisse (auch bzgl. Ethnizität, Gender, etc.))?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit berücksichtigte die Auswahl des zu rehabilitierenden Straßenabschnitts die Ausbaupläne der Straßenbau-behörde? Inwieweit berücksichtigte die Zielsetzung der Maßnahmen die begrenzten lokalen Kapazitäten für Betrieb und Unterhalt der geschaffenen Infrastrukturen? Inwieweit berücksichtigte die Zielsetzung der Maßnahmen die Konfliktsituation der Region, insbesondere mögliche Konflikte zwischen Ex-Kombattanten, rückkehrenden Binnenvertriebenen und der lokalen Bevölkerung? Inwieweit berücksichtigte die Zielsetzung der Maßnahmen den Bergbau und seine politischen, wirtschaftlichen und sozialen Folgen in der Region? Inwieweit schränkten die Rahmen-bedingungen die Wirkungshypothese der Maßnahme ein (z.B. Friedens-konsolidierung durch Wirtschafts-entwicklung)?			

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- 0 +)	Begründung für Gewichtung
2. Ausrichtung an Bedürfnissen und Kapazitäten der Beteiligten und Betroffenen			2	0	-
2.1. Sind die Ziele der Maßnahme auf die entwicklungspolitischen Bedürfnisse und Kapazitäten der Zielgruppe ausgerichtet? Wurde das Kernproblem korrekt identifiziert?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit waren die Ziele der Maßnahmen an den Bedarfen von rückkehrenden Binnenvertriebenen und der einheimischen Bevölkerung ausgerichtet? Inwieweit waren die Maßnahmen an den Bedarfen der Kommunen und der Straßenbauverwaltung ausgerichtet? Inwieweit waren die Maßnahmen an den Bedarfen von Frauen ausgerichtet? Inwiefern war die soziale und wirtschaftliche Infrastruktur in der Projektregion verbesserungswürdig und inwiefern waren die Maßnahmen an diesen Bedarfen ausgerichtet? Wie erfolgte die Bedarfsplanung der zu unterhaltenen Infrastrukturen? Wer sollte in die Auswahl der zu rehabilitierenden Infrastrukturen eingebunden werden? Nach welchen Kriterien und durch welchen Prozess sollte deren Auswahl erfolgen? Sollten durch die Cash for Work-Tätigkeiten auch arbeitsmarktrelevante Fertigkeiten vermittelt werden? Gab es in der Projektregion Konflikte zwischen den oben genannten Bevölkerungsgruppen? Gab es andere Konflikte? War das Ziel der sozialen Kohäsion damit angemessen? Inwieweit stellte geschlechtsspezifische Gewalt ein Problem in der Projektregion dar? Welche Bedarfe haben davon betroffene Personen? Inwieweit gingen die Ziele der Maßnahmen auf diese Bedarfe ein? Welche Herausforderungen bestanden in der Landwirtschaft? Inwieweit gingen die Ziele der Maßnahmen auf diese Bedarfe ein? Welche alternativen Einkommensquellen standen in der Projektregion zur Verfügung (einschließlich illegaler wirtschaftlicher Aktivitäten)?			

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- o +)	Begründung für Gewichtung
2.2. Wurden dabei die Bedürfnisse und Kapazitäten besonders benachteiligter bzw. vulnerabler Teile der Zielgruppe (mögliche Differenzierung nach Alter, Einkommen, Geschlecht, Ethnizität, etc.) berücksichtigt? Wie wurde die Zielgruppe ausgewählt?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit sollten die Maßnahmen einen Beitrag zur Armutsminderung von besonders vulnerablen Gruppen leisten (z.B. alleinstehende Frauen, Minderheiten, Menschen mit Behinderung)? Nach welchen Kriterien und durch welchen Prozess sollten die Cash-Arbeiter ausgesucht werden? An welche Bevölkerungsgruppen richteten sich die Maßnahmen? Welche Maßnahmen waren vorgesehen, um Betrug bei der Auswahl und Registrierung der Cash-Arbeitenden zu verhindern? Welche Maßnahmen waren vorgesehen, um eine Diskriminierung von einzelnen Gruppen auf den Baustellen zu verhindern (z.B. ungleiche Verteilung der Arbeitslast)? Welche Konzepte bestanden zur Auswahl und Vorbereitung der Vorarbeiter, besonders unter dem Gesichtspunkt der Wahrung von Arbeitsrechten und Vorbeugung von Diskriminierung auf den Baustellen? Inwieweit wurden die Bedürfnisse von Bäuerinnen und Bauern bei der Zusammenstellung von Saatgut, Geräten, Training und der Unterstützung für landwirtschaftliche Organisationen berücksichtigt? Inwieweit wurde auf die spezifischen Bedürfnisse von Betroffenen geschlechtsspezifischer Gewalt eingegangen?			
2.3. Hätte die Maßnahme (aus ex-post Sicht) durch eine andere Ausgestaltung der Konzeption weitere nennenswerte Genderwirkungspotenziale gehabt? (FZE spezifische Frage)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Gab es eine Genderanalyse bei PP? Inwieweit flossen deren Ergebnisse in den Projektvorschlag ein? Inwieweit war die Maßnahme konzeptionell dafür geeignet, Frauen und Mädchen besonders zu fördern? Welche Maßnahmen waren vorgesehen, um Frauen bei ihren Arbeitseinsätzen gegen Belästigung zu schützen? Welche Alternativen hätten bestanden, um die gendertransformativen Wirkungen des Vorhabens weiter zu erhöhen?			

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- 0 +)	Begründung für Gewichtung
3. Angemessenheit der Konzeption			3	0	-
3.1. War die Konzeption der Maßnahme angemessen und realistisch (technisch, organisatorisch und finanziell) und grundsätzlich geeignet zur Lösung des Kernproblems beizutragen?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit wurden die Cash-Arbeiter auf ihre Aufgaben vorbereitet? Wie gestalteten sich die Arbeitsbedingungen der Cash-Arbeiter? Inwieweit orientierten sich die Löhne an den nationalen Richtwerten (z.B. Mindestlohn)? Wie waren die Einsätze der Cash-Arbeiter organisiert? Wie wurde die Straßenbaubehörde in die Arbeiten eingebunden? Welche Aufgaben übernahmen die Cash-Arbeiter? Welche alternativen Einkommensmöglichkeiten standen den Cash-Arbeitern zur Verfügung? Inwieweit entsprachen die Maßnahmen den Umsetzungskapazitäten des Projektträgers WHH? Inwieweit entsprachen die Maßnahmen den Instandhaltungskapazitäten der Straßenbaubehörde und der Gemeindeverwaltungen? Welche Maßnahmen waren vorgesehen, um diese Akteure auf ihre Instandhaltungsaufgaben vorzubereiten? Inwieweit entsprachen die landwirtschaftlichen Fördermaßnahmen den Kapazitäten der Beteiligten? Inwieweit entsprachen die Maßnahmen zur Unterstützung von geschlechts-spezifischer Gewalt betroffener Personen den Kapazitäten der jeweiligen Dienstleister?			

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- 0 +)	Begründung für Gewichtung
3.2. Ist die Konzeption der Maßnahme hinreichend präzise und plausibel (Nachvollziehbarkeit und Überprüfbarkeit des Zielsystems sowie der dahinterliegenden Wirkungsannahmen)?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Ist das Ziel der Maßnahme klar und realistisch formuliert? War die Finanzierung Teil eines WHH-Programms / Gab es weitere Geber neben der KfW? Wie bettet sie sich konzeptionell dort ein? Besteht ein plausibler Zusammenhang zwischen den geförderten Aktivitäten (Finanzierung von arbeitsintensiven Infrastrukturmaßnahmen, Landwirtschaft) und den angestrebten Zielen auf Outcome-Ebene (Ankurbelung der lokalen Wirtschaftskreisläufe)? Besteht ein plausibler Zusammenhang zwischen den unmittelbar intendierten Wirkungen (Einkommen, bessere kommunale Infrastruktur und Straßen) und den Zielen auf Impact-Ebene (Armutsminderung, Friedensförderung)? Sind die wichtigsten Variablen messbar (Einsatz von Cash-Arbeitern, Einkommen der Cash-Arbeiter, Zustand der Infrastruktur und Landwirtschaft, Schutz von Betroffenen geschlechtsspezifischer Gewalt)? Wurde die Situation von Mädchen und Frauen ausreichend bei der Konzeption berücksichtigt? Welche Rolle spielte die KfW bei der Konzeption und Ausgestaltung der Maßnahmen? Nahm die KfW Einfluss bei bestimmten Entscheidungen?			
3.3. Waren die gewählten Indikatoren und deren Wertbestückung in ihrer Gesamtheit angemessen (zur Beantwortung eine der folgenden Angaben auswählen: Indikatoren und Wertbestückung waren angemessen/teilweise angemessen/nicht angemessen)? Die Begründung erfolgt differenziert nach Indikatoren (FZE spezifische Frage)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Messen die gewählten Indikatoren tatsächlich die angestrebten Projektergebnisse? Entspricht die Wertbestückung der Indikatoren dem verfügbaren Budget? Sind die Indikatoren SMART?			

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- 0 +)	Begründung für Gewichtung
3.4. Bitte Wirkungskette beschreiben, einschl. Begleitmaßnahmen, ggf. in Form einer grafischen Darstellung. Ist diese plausibel? Sowie originäres und ggf. angepasstes Zielsystem unter Einbezug der Wirkungsebenen (Outcome- und Impact) nennen. Das (angepasste) Zielsystem kann auch grafisch dargestellt werden. (FZE spezifische Frage)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Das Projekt beruht auf folgender Wirkungshypothese: Durch die Bereitstellung von Finanzmitteln, Trainings- Sensibilisierungsmaßnahmen und Consultingleistungen (Input) finden Frauen und Männern als Cash-Arbeiter Beschäftigung. Es werden eine Straße und kommunale Infrastrukturen ausgebaut und rehabilitiert, Saatgut und landwirtschaftliche Geräte verteilt und Trainings- und Sensibilisierungsmaßnahmen durchgeführt (Output). Dadurch werden lokale Wirtschaftskreisläufe und soziale Kohäsion im Einzugsgebiet der Straße Obokote-Punia gestärkt. (Outcome). Die rehabilitierte Straße erleichtert den Warenverkehr und verkürzt Transportzeiten, was zu niedrigeren Transportpreisen führt. Dies erlaubt es lokalen Kleinbäuerinnen und -bauern, landwirtschaftliche Überschüsse zu kommerzialisieren und stimuliert so die landwirtschaftliche Produktion. Gleichzeitig können Waren die Region besser erreichen, was zu einer höheren Nachfrage nach diesen Produkten führen kann. Dadurch ergeben sich neue Beschäftigungs- und Einkommensmöglichkeiten für die lokale Bevölkerung, was zur Erhöhung der Einkommen und Armutsminderung beiträgt (Impact). Eine Belebung der lokalen Wirtschaftskreisläufe bietet zudem Beschäftigungsmöglichkeiten für Ex-Kombattanten und rückkehrende Binnenvertriebene, was auch deren soziale Integration erleichtert und mögliche Spannungen zwischen den Bevölkerungsgruppen mindert (Impact). Hierzu trägt auch die Unterstützung von Betroffenen geschlechtsspezifischer Gewalt bei. Die Wirkungshypothese ist plausibel und soll im Rahmen der Evaluierung empirisch verifiziert werden.			

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- 0 +)	Begründung für Gewichtung
3.5. Inwieweit ist die Konzeption der Maßnahme auf einen ganzheitlichen Ansatz nachhaltiger Entwicklung (Zusammenspiel der sozialen, ökologischen und ökonomischen Dimensionen der Nachhaltigkeit) hin angelegt?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit zielt die Maßnahme sowohl auf wirtschaftliche wie auch auf soziale Verbesserungen für die Zielgruppen (z.B. Erhöhung der Einkommen, soziale Kohäsion)? Wurden ökologische Aspekte bei der Gestaltung der Maßnahme berücksichtigt (z.B. Infrastrukturmaßnahmen)?			
3.6. Bei Vorhaben im Rahmen von EZ-Programmen: ist die Maßnahme gemäß ihrer Konzeption geeignet, die Ziele des EZ-Programms zu erreichen? Inwiefern steht die Wirkungsebene des FZ-Moduls in einem sinnvollen Zusammenhang zum EZ-Programm (z.B. Outcome-Impact bzw. Output-Outcome)? (FZ E spezifische Frage)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Es gab zum Zeitpunkt der PP kein EZ-Programm. Ist das Vorhaben kompatibel mit dem aktuell gültigen EZ-Programm für den Friedenssektor in der DR Kongo?			
4. Reaktion auf Veränderungen/Anpassungsfähigkeit			2	0	-
4.1. Wurde die Maßnahme im Verlauf ihrer Umsetzung auf Grund von veränderten Rahmenbedingungen (Risiken und Potentiale) angepasst?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Kam es im Verlauf der Maßnahme zu konzeptionellen Anpassungen (z.B. Rekrutierung der Cash-Arbeiter, Organisation der Infrastrukturmaßnahmen, Unterstützung von Betroffenen geschlechtsspezifischer Gewalt)? Gab es Änderungsbedarf durch eine sich ggf. ändernde Sicherheitslage in der Projektregion?			

Kohärenz

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- o +)	Begründung für Gewichtung
5. Interne Kohärenz (Arbeitsteilung und Synergien der deutschen EZ)			3	0	-
5.1. Inwiefern ist die Maßnahme innerhalb der deutschen EZ komplementär und arbeitsteilig konzipiert (z.B. Einbindung in EZ-Programm, Länder-/Sektorstrategie)?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Welche anderen EZ-Maßnahmen fanden parallel zu dem Projekt in der Projektregion im Projektzeitraum statt (FZ, TZ, NGOs, Friedensfonds)? Inwieweit war das Projekt komplementär zu diesen Maßnahmen konzipiert? An welchen diesbezüglichen Vorgaben orientierte sich das Projekt (z.B. Länderstrategie)?			
5.2. Greifen die Instrumente der deutschen EZ im Rahmen der Maßnahme konzeptionell sinnvoll ineinander und werden Synergien genutzt?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Welche anderen EZ-Maßnahmen fanden in den Bereichen Beschäftigung, Infrastruktur, Landwirtschaft und geschlechtsspezifische Gewalt in der Projektregion im Projektzeitraum statt? Welche gemeinsamen Ziele verfolgten diese Maßnahmen? Inwiefern wurde bei der Implementierung der Maßnahmen auf ausreichende Additionalität geachtet? Wo gab es inhaltliche Anknüpfungspunkte? Wo gab es Überschneidungen? Wo gab es Lücken? Wie ergänzte sich die technische und operative Ausgestaltung dieser Maßnahmen?			
5.3. Ist die Maßnahme konsistent mit internationalen Normen und Standards, zu denen sich die deutsche EZ bekennt (z.B. Menschenrechte, Pariser Klimaabkommen etc.)?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit trägt das Projekt zur Verwirklichung von Menschenrechten bei (z.B. Recht auf Arbeit, Recht auf Einkommen)? Inwieweit berücksichtigt das Vorhaben internationale Umweltstandards beim Bau der Infrastruktur? Inwieweit berücksichtigt das Vorhaben internationale Abkommen zur Stärkung der Gleichberechtigung der Geschlechter?			

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- 0 +)	Begründung für Gewichtung
6. Externe Kohärenz (Komplementarität und Koordinationsleistung im zum Zusammenspiel mit Akteuren außerhalb der dt. EZ)			3	0	-
6.1. Inwieweit ergänzt und unterstützt die Maßnahme die Eigenanstrengungen des Partners (Subsidiaritätsprinzip)?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Welche Anstrengungen unternahm die kongolesische Regierung zur Reintegration von rückkehrenden Binnenvertriebenen in den Jahren 2010-2016? Welche Anstrengungen unternahm sie in den Bereichen Landwirtschaft, Straßenbau und Unterstützung von Betroffenen geschlechtsspezifischer Gewalt? Welche eigenen Ressourcen stellte die kongolesische Regierung zur Versorgung der o.g. Gruppen sowie für den Straßenbau, Ausbau der Infrastruktur, Landwirtschaft und soziale Dienste bereit?			
6.2. Ist die Konzeption der Maßnahme sowie ihre Umsetzung mit den Aktivitäten anderer Geber abgestimmt?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit haben sich KfW und WHH bei der Konzeption und Umsetzung der Maßnahme mit anderen Gebern (z.B. AfDB, UN) abgestimmt?			
6.3. Wurde die Konzeption der Maßnahme auf die Nutzung bestehender Systeme und Strukturen (von Partnern/anderen Gebern/internationalen Organisationen) für die Umsetzung ihrer Aktivitäten hin angelegt und inwieweit werden diese genutzt?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit wurde die Straßenbaubehörde in die Rehabilitation und die Instandhaltung der Straße einbezogen? Inwiefern wurden vorhandene soziale Einrichtungen in die Unterstützung von Betroffenen geschlechtsspezifischer Gewalt eingebunden?			

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- o +)	Begründung für Gewichtung
6.4. Werden gemeinsame Systeme (von Partnern/anderen Gebern/internationalen Organisationen) für Monitoring/Evaluierung, Lernen und die Rechenschaftslegung genutzt?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit stützte sich das Monitoring der Maßnahme auf die Datenerhebungen der WHH sowie der nationalen staatlichen Strukturen (z.B. Kommunen, Straßenbaubehörde? Gab es ggf. eine gemeinsame Berichterstattung an Träger bzw. an die KfW (durch WHH und andere EZ-Vorhaben)?			

Effektivität

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- o +)	Begründung für Gewichtung
7. Erreichung der Ziele			3	o	-
7.1. Wurden die (ggf. angepassten) Ziele der Maßnahme erreicht (inkl. PU-Maßnahmen)? Indikatoren-Tabelle: Vergleich Ist/Ziel	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit konnte das Vorhaben seine im Rahmen der Evaluierung aktualisierten Indikatoren auf Outcome-Ebene erreichen?			
8. Beitrag zur Erreichung der Ziele			3	o	-
8.1. Inwieweit wurden die Outputs der Maßnahme wie geplant (bzw. wie an neue Entwicklungen angepasst) erbracht? (Lern-/Hilfsfrage)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Wie viele Cash-Arbeitende wurden finanziell gefördert? Welche Leistungen erbrachten die Cash-Arbeitenden? Welche Infrastrukturen wurden von den Cash-Arbeitern gebaut bzw. instandgehalten? In welchem Umfang? Wie viele Menschen nutzen diese Infrastrukturen? Welche Inputs und welche Art von Training wurden für Kleinbäuerinnen und -bauern bereitgestellt? Wie wurden die landwirtschaftlichen Organisationen unterstützt? Welche Organisationen wurden unterstützt? Welche Maßnahmen zur psychosozialen, medizinischen, juristischen und wirtschaftlichen Unterstützung von Betroffenen geschlechtsspezifischer Gewalt hat das Vorhaben erbracht? Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um Strukturen für den Betrieb und die Instandhaltung der Infrastrukturen aufzubauen?			

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- 0 +)	Begründung für Gewichtung
8.2. Werden die erbrachten Outputs und geschaffenen Kapazitäten genutzt?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Wie wurde die Arbeitsleistung der Cash-Arbeiter genutzt? Welche Tätigkeiten führten sie aus? Welche Infrastrukturen wurden durch die Cash-Arbeiter genau instandgehalten? Welchen Nutzen haben diese Infrastrukturen sowie deren Instandhaltung für die lokale Bevölkerung? Wie haben Kleinbäuerinnen und -bauern die landwirtschaftlichen Inputs und Trainings genutzt? Welche Leistungen erbringen die landwirtschaftlichen Organisationen für ihre Mitglieder? Wie haben Betroffene geschlechtsspezifischer Gewalt von den Unterstützungsleistungen profitiert? Wie funktionieren die für Betrieb und Instandhaltung der Infrastrukturen geschaffenen Strukturen? Gelingt eine ausreichende Instandhaltung der Infrastrukturen?			
8.3. Inwieweit ist der gleiche Zugang zu erbrachten Outputs und geschaffenen Kapazitäten (z.B. diskriminierungsfrei, physisch erreichbar, finanziell erschwinglich, qualitativ, sozial und kulturell annehmbar) gewährleistet?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit hatten alle Mitglieder der Zielgruppen gleichen Zugang zu den Cash-Arbeiter-Positionen? Nach welchen Kriterien wurden die Cash-Arbeitern ausgewählt? Wie wurde der Ausschreibungs- und Auswahlprozess gestaltet? Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um Nepotismus und Betrug vorzubeugen? Inwieweit hatten benachteiligte Bevölkerungsgruppen (z.B. Frauen, Minderheiten, Menschen mit Behinderungen) Zugang zu den Arbeitsgelegenheiten sowie zu den Infrastrukturen?			
8.4. Inwieweit hat die Maßnahme zur Erreichung der Ziele beigetragen?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit haben die Zahlungen an die Cash-Arbeiter zur Verbesserung ihres Einkommens beigetragen? Inwieweit trugen die Infrastruktur- und landwirtschaftlichen Maßnahmen zur Belebung lokaler Wirtschaftskreisläufe bei? Inwieweit erhöhten sich Beschäftigung und Einkommen in der Projektregion? Inwieweit trug ihre Arbeit zu einem besseren Zustand kommunaler Infrastrukturen und Straßen bei? Inwieweit verbesserten sich durch die Arbeit die sozialen Beziehungen zwischen den verschiedenen Bevölkerungsgruppen Personen?			

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- 0 +)	Begründung für Gewichtung
8.5. Inwieweit hat die Maßnahme zur Erreichung der Ziele auf Ebene der intendierten Begünstigten beigetragen?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit haben Ex-Kombattanten und rückkehrende Binnenvertriebene von den Maßnahmen profitiert? Inwieweit haben Kleinbäuerinnen und Kleinbauern, Wirtschaftstreibende und Betroffene geschlechtsspezifischer Gewalt von den Maßnahmen profitiert?			
8.6. Hat die Maßnahme zur Erreichung der Ziele auf der Ebene besonders benachteiligter bzw. vulnerabler beteiligter und betroffener Gruppen (mögliche Differenzierung nach Alter, Einkommen, Geschlecht, Ethnizität, etc.), beigetragen?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit haben besonders vulnerable Personen von den Cash-Arbeiterpositionen profitiert? Inwieweit haben Menschen mit Behinderungen und Frauen von den Infrastrukturmaßnahmen profitiert?			
8.7. Gab es Maßnahmen, die Genderwirkungspotenziale gezielt adressiert haben (z.B. durch Beteiligung von Frauen in Projektgremien, Wasserkomitees, Einsatz von Sozialarbeiterinnen für Frauen, etc.)? (FZE spezifische Frage)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit wurden Maßnahmen durchgeführt, die dazu geeignet waren, geschlechtsspezifische Benachteiligungen abzubauen und gendertransformativ zu wirken?			
8.8. Welche projektinternen Faktoren (technisch, organisatorisch oder finanziell) waren ausschlaggebend für die Erreichung bzw. Nicht-Erreichung der intendierten Ziele der Maßnahme? (Lern-/Hilfsfrage)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Gelang es der KfW, die Finanzierungsmittel fristgerecht bereitzustellen, so dass sie bestimmungsgemäß genutzt werden konnten? Welche Rolle spielte die WHH bei der Umsetzung der Maßnahme? Verfügte die WHH über die notwendigen fachlichen und organisatorischen Kapazitäten zur Umsetzung der Projektmaßnahmen? Arbeitete die WHH mit weiteren Umsetzungspartnern zusammen?			

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- 0 +)	Begründung für Gewichtung
8.9. Welche externen Faktoren waren ausschlaggebend für die Erreichung bzw. Nicht-Erreichung der intendierten Ziele der Maßnahme (auch unter Berücksichtigung der vorab antizipierten Risiken)? (Lern-/Hilfsfrage)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Wie beeinflussten die Verwaltungsstrukturen und die wirtschaftliche Lage DR Kongos die Umsetzung und Wirksamkeit der Projektmaßnahmen? Welchen Einfluss hatte eine sich ggf. veränderte Sicherheitssituation auf die Erreichung der Ziele?			
9. Qualität der Implementierung			3	0	-
9.1. Wie ist die Qualität der Steuerung und Implementierung der Maßnahme (z.B. Projektträger, Consultant, Berücksichtigung von Ethnizität und Gender in entscheidungsfindenden Gremien) im Hinblick auf die Zielerreichung zu bewerten?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Welche Rolle spielten WHH und Heal Africa bei der Umsetzung der Maßnahme? Wie ist die Qualität des Projekt-managements durch WHH zu bewerten? Wurden Gender-Aspekte ausreichend berücksichtigt?			
9.2. Wie ist die Qualität der Steuerung, Implementierung und Beteiligung an der Maßnahme durch die Partner/Träger zu bewerten?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Welche Rolle spielten die staatlichen kongolesischen Strukturen, besonders auf technischer und kommunaler Ebene, bei der Steuerung und Umsetzung der Maßnahmen? Wie ist die Qualität des Beitrags der kongolesischen Strukturen zum Projekt zu bewerten?			
9.3. Wurden Gender Ergebnisse und auch relevante Risiken im/durch das Projekt (genderbasierte Gewalt, z.B. im Kontext von Infrastruktur oder Empowerment-Vorhaben) während der Implementierung regelmäßig gemonitort oder anderweitig berücksichtigt? Wurden entsprechende Maßnahmen (z.B. im Rahmen einer BM) zeitgemäß umgesetzt? (FZE spezifische Frage)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit wurden genderbezogene Projektwirkungen und Risiken (z.B. geschlechtsspezifische Diskriminierung während der Cash-Arbeit) systematisch beobachtet und erfasst? Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um derartige Risiken zu reduzieren? Fand eine geschlechterdisaggregierte Berichterstattung sowie eine Berichterstattung zu genderbezogenen Risiken statt?			

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- 0 +)	Begründung für Gewichtung
10. Nicht-intendierte Wirkungen (positiv oder negativ)			3	0	-
10.1. Sind nicht-intendierte positive/negative direkte Wirkungen (sozial, ökonomisch, ökologisch sowie ggf. bei vulnerablen Gruppen als Betroffene) feststellbar (oder absehbar)?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Gab es negative soziale, wirtschaftliche und eventuell ökologische Wirkungen des Projekts? Führten die Gehaltszahlungen durch das Projekt zu Verzerrungen auf dem lokalen Arbeitsmarkt? Verschärfte das Projekt bestehende Ungleichheiten? Wurden signifikante Bevölkerungsgruppen vom Projekt ausgeschlossen? Trug das Projekt zur Verschärfung von Konflikten zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen bei? Wurden Menschen im Rahmen der Umsetzung der Projektmaßnahmen diskriminiert? Inwieweit orientierten sich die Vorarbeiter an allgemeinen Arbeitsstandards? Wurden im Rahmen des Projekts Menschen ausgebeutet? Wurden im Rahmen des Projekts Menschen besonderen Risiken ausgesetzt? Wie wurde sichergestellt, dass bei der Rekrutierung der Cash-Arbeiter keine Bestechungsgelder oder sexuelle Gefälligkeiten verlangt wurden? Gab es andere Formen von Betrug? Gab es nicht-intendierte positive Wirkungen des Projekts? Was gestalteten sich die Laufzeit und die soziale Absicherung des Cash-Arbeiter-Engagements? Gab es eine unabhängige Anlaufstelle, die für die Cash-Arbeiter bei Problemen erreichbar war? Wie von und wem werden die Infrastrukturen genutzt? Werden sie für illegale wirtschaftliche Aktivitäten genutzt? Werden sie von illegalen bewaffneten Gruppen genutzt? Verstärkt der Straßenbau die Abholzung in der Region? Kam es durch die Baumaßnahmen und Intensivierung des Straßenverkehrs zu einer Zunahme von Fällen geschlechtsspezifischer Gewalt entlang der Straße? Wie hat sich die Sicherheitssituation der Bevölkerung in Zusammenhang mit dem Straßenbau entwickelt?			

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- o +)	Begründung für Gewichtung
10.2. Welche Potentiale/Risiken ergeben sich aus den positiven/negativen nicht-intendierten Wirkungen und wie sind diese zu bewerten?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Welche Folgen haben die oben genannten eventuell eingetretenen negativen Wirkungen für die betroffenen Menschen, insbesondere Frauen und Mädchen? Wie können nicht-intendierte positive Wirkungen (in Zukunft) weiter verstärkt werden? Gibt es einen etablierten Austausch zwischen der Straßenbaubehörde und WHH, um Erfahrungen zu teilen und daraus zu lernen?			
10.3. Wie hat die Maßnahme auf Potentiale/Risiken der positiven/negativen nicht-intendierten Wirkungen reagiert?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Welche Maßnahmen hat das Projekt ergriffen, um eventuellen negativen Wirkungen vorzubeugen? Welche Maßnahmen hat das Projekt ergriffen, um eventuelle nicht-intendierte positive Wirkungen zu nutzen oder zu verstärken?			

Effizienz

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- o +)	Begründung für Gewichtung
11. Produktionseffizienz			3	0	-
11.1. Wie verteilen sich die Inputs (finanziellen und materiellen Ressourcen) der Maßnahme (z.B. nach Instrumenten, Sektoren, Teilmaßnahmen, auch unter Berücksichtigung der Kostenbeiträge der Partner/Träger/andere Beteiligte und Betroffene, etc.)? (Lern- und Hilfsfrage)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Wie verteilen sich die Inputs der Maßnahme auf die Bereiche Straßenbau, soziale und wirtschaftliche Infrastruktur, Landwirtschaft, geschlechtsspezifische Gewalt sowie Aufbau von nachhaltigen Instandhaltungsstrukturen? Mit welchen Aufgabenprofilen wurden Cash-Arbeiter eingesetzt? Was ist der jeweilige Anteil der einzelnen Profile? Welcher Anteil der Projektmittel wurde in Gehälter, Baumaterialien, Werkzeuge und landwirtschaftliche Inputs investiert? Welcher Anteil der Projektmittel wurde in Qualifizierungsmaßnahmen investiert? Welchen Anteil hatten die indirekten Kosten und Overheads der WHH?			
11.2. Inwieweit wurden die Inputs der Maßnahme im Verhältnis zu den erbrachten Outputs (Produkte, Investitionsgüter und Dienstleistungen) sparsam eingesetzt (wenn möglich im Vergleich zu Daten aus anderen Evaluierungen einer Region, eines Sektors, etc.)? Z.B. Vergleich spezifischer Kosten.	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	War der finanzielle Gesamtaufwand pro Begünstigten angemessen? Aus welchen Kostenanteilen setzte sich dieser Gesamtaufwand zusammen? Wie entwickelte sich dieser Wert im Vergleich zu Phase I? Sind die Kosten für die Rehabilitation durch Cash-for-Work Maßnahmen vergleichbar mit Kosten, die entstanden wären, indem ein anderer Ansatz gewählt worden wäre? Wie hoch sind die Rehabilitationskosten der Straße im Vergleich zu vergleichbaren Rehabilitierungen in der DR Kongo oder vergleichbaren Projekten?			

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- o +)	Begründung für Gewichtung
11.3. Ggf. als ergänzender Blickwinkel: Inwieweit hätten die Outputs der Maßnahme durch einen alternativen Einsatz von Inputs erhöht werden können (wenn möglich im Vergleich zu Daten aus anderen Evaluierungen einer Region, eines Sektors, etc.)?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Hätte mit denselben Mitteln eine größere Zahl von Begünstigten erreicht werden können? Was wäre dafür notwendig gewesen? Gibt es Vergleichszahlen anderer Geber zu den Stückkosten für den Einsatz von Cash-Arbeitern im Infrastrukturwesen sowie für den Bau von Straßen und Infrastruktur in der Projektregion? Welche Benchmarks können zur Beurteilung der Höhe der Anreizzahlungen für die Cash-Arbeiter herangezogen werden (z.B. Mindestlohn)? Welche Benchmarks bestehen für die Kosten von landwirtschaftlicher Unterstützung, der Betreuung von Betroffenen geschlechtsspezifischer Gewalt sowie Weiterbildungsmaßnahmen?			
11.4. Wurden die Outputs rechtzeitig und im vorgesehenen Zeitraum erstellt?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Wurden die Projektmaßnahmen in dem vorgesehen Zeitraum durchgeführt? Kam es zu Verzögerungen? Aus welchen Gründen kam es zu Verzögerungen?			
11.5. Waren die Koordinations- und Managementkosten angemessen? (z.B. Kostenanteil des Implementierungsconsultants)? (FZE spezifische Frage)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Waren die Verwaltungskosten und Overheads der WHH angemessen?			

12. Allokationseffizienz			3	0	-
12.1. Auf welchen anderen Wegen und zu welchen Kosten hätten die erzielten Wirkungen (Outcome/Impact) erreicht werden können? (Lern-/Hilfsfrage)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Welche Alternativen bestanden zur Verbesserung der Einkommenssituation und der sozialen Kohäsion von rückkehrenden Binnenvertriebenen und der einheimischen Bevölkerung? Hätten die Instandhaltung der Straßen und kommunalen Infrastrukturen auch durch andere, kosteneffizientere Maßnahmen erreicht werden können? Welche anderen Maßnahmen zur Verbesserung der sozialen Kohäsion wären möglich gewesen?			
12.2. Inwieweit hätten – im Vergleich zu einer alternativ konzipierten Maßnahme – die erzielten Wirkungen kostenschonender erzielt werden können?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Wie hätte die Projektdurchführung im bestehenden Konzept effizienter erfolgen können? Bestanden weitere Einsparpotentiale bei der Projektdurchführung? Welche Folgen hätten diese für die Qualität der Leistungserbringung gehabt?			
12.3. Ggf. als ergänzender Blickwinkel: Inwieweit hätten – im Vergleich zu einer alternativ konzipierten Maßnahme – mit den vorhandenen Ressourcen die positiven Wirkungen erhöht werden können?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Hätten mit denselben Mitteln mehr Begünstigte erreicht bzw. mehr Infrastruktur instandgehalten werden können? Auf welche Weise? Hätten alternative Ansätze und Konzepte kostenschonender mehr Impact erzielen können?			

Impact

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- o +)	Begründung für Gewichtung
13. Übergeordnete entwicklungspolitische Veränderungen			3	0	-
13.1. Sind übergeordnete entwicklungspolitische Veränderungen, zu denen die Maßnahme beitragen sollte, feststellbar? (bzw. wenn absehbar, dann möglichst zeitlich spezifizieren)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Wie entwickelte sich langfristig die Einkommens- und Beschäftigungssituation der Begünstigten, insbesondere der Frauen? Wie entwickelte sich der Zustand der Straßen und kommunalen Infrastrukturen? Wie entwickelte sich der soziale Zusammenhalt zwischen Ex-Kombattanten, rückkehrenden Binnenvertriebenen und der lokalen Bevölkerung?			
13.2. Sind übergeordnete entwicklungspolitische Veränderungen (sozial, ökonomisch, ökologisch und deren Wechselwirkungen) auf Ebene der intendierten Begünstigten feststellbar? (bzw. wenn absehbar, dann möglichst zeitlich spezifizieren)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Welche sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Veränderungen können im Interventionsbereich beobachtet werden?			
13.3. Inwieweit sind übergeordnete entwicklungspolitische Veränderungen auf der Ebene besonders benachteiligter bzw. vulnerabler Teile der Zielgruppe, zu denen die Maßnahme beitragen sollte, feststellbar (bzw. wenn absehbar, dann möglichst zeitlich spezifizieren)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit hat die Maßnahme besonders benachteiligte Teile der Zielgruppe erreicht (z.B. alleinstehende Frauen, Menschen mit Behinderungen)? Wie haben sich das Einkommen, die Lebensbedingungen und die soziale Integration von besonders benachteiligten Teilen der Zielgruppen entwickelt?			

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- 0 +)	Begründung für Gewichtung
14. Beitrag zu übergeordneten intendierten entwicklungspolitischen Veränderungen			3	0	-
14.1. In welchem Umfang hat die Maßnahme zu den festgestellten bzw. absehbaren übergeordneten entwicklungspolitischen Veränderungen (auch unter Berücksichtigung der politischen Stabilität), zu denen die Maßnahme beitragen sollte, tatsächlich beigetragen?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit können Veränderungen der Lebensbedingungen der Zielgruppen (z.B. Beschäftigungs- und Einkommenssituation der Begünstigten, Zustand von Straße und kommunaler Infrastruktur) an den Projektstandorten auf die Projektmaßnahmen zurückgeführt werden? Inwieweit trugen die Maßnahmen zu einem verbesserten sozialen Zusammenhalt bei?			
14.2. Inwieweit hat die Maßnahme ihre intendierten (ggf. angepassten) entwicklungspolitischen Ziele erreicht? D.h. sind die Projektwirkungen nicht nur auf der Outcome-Ebene, sondern auch auf der Impact-Ebene hinreichend spürbar? (z.B. Trinkwasserversorgung/Gesundheitswirkungen)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit konnte die Maßnahme zu Armutsminderung und Friedenskonsolidierung in der Projektregion beitragen? Durch welche Mechanismen? Entfalten die rehabilitierte Straße sowie die gebauten Infrastrukturen weiterhin ihre Wirkung? Wie entwickelten sich Landwirtschaft und Viehzucht? Wie entwickelten sich die Unterstützungsstrukturen für Betroffene von geschlechts-spezifischer Gewalt?			
14.3. Hat die Maßnahme zur Erreichung ihrer (ggf. angepassten) entwicklungspolitischen Ziele auf Ebene der intendierten Begünstigten beigetragen?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Welche positiven Effekte hatte die Maßnahme für die Haushalte der Cash-Arbeiter? Welche positiven Effekte hatte die Instandhaltung der Straße und Infrastruktur für verschiedene Akteure (z.B. Landwirte, Händler, Transporteure, Frauen)?			

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- o +)	Begründung für Gewichtung
14.4. Hat die Maßnahme zu übergeordneten entwicklungspolitischen Veränderungen bzw. Veränderungen von Lebenslagen auf der Ebene besonders benachteiligter bzw. vulnerabler Teile der Zielgruppe (mögliche Differenzierung nach Alter, Einkommen, Geschlecht, Ethnizität, etc.), zu denen die Maßnahme beitragen sollte, beigetragen?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Zu welchen positiven Veränderungen im Leben besonders benachteiligter Personen haben die Cash-for-Work Maßnahmen, landwirtschaftliche Unterstützung und Unterstützung von Betroffenen geschlechtsspezifischer Gewalt beigetragen? Zu welchen weiteren positiven Veränderungen haben Infrastrukturen und soziale Kohäsion für besonders benachteiligte Bevölkerungsgruppen geführt?			
14.5. Welche projektinternen Faktoren (technisch, organisatorisch oder finanziell) waren ausschlaggebend für die Erreichung bzw. Nicht-Erreichung der intendierten entwicklungspolitischen Ziele der Maßnahme? (Lern-/Hilfsfrage)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Welche Charakteristika der Projektdurchführung durch WHH haben zu den beobachtbaren entwicklungspolitischen Effekten (bzw. ihrem Ausbleiben) beigetragen?			
14.6. Welche externen Faktoren waren ausschlaggebend für die Erreichung bzw. Nicht-Erreichung der intendierten entwicklungspolitischen Ziele der Maßnahme? (Lern-/Hilfsfrage)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Welche externen Faktoren (z.B. Konflikte, wirtschaftliche Situation der DR Kongo) beeinflussen die langfristige Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der Zielgruppen, den Zustand der Straße und der kommunalen Infrastrukturen sowie den sozialen Zusammenhalt in der Projektregion?			

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- o +)	Begründung für Gewichtung
14.7. Entfaltet das Vorhaben Breitenwirksamkeit? Inwieweit hat die Maßnahme zu strukturellen oder institutionellen Veränderungen geführt (z.B. bei Organisationen, Systemen und Regelwerken)? (Strukturbildung) War die Maßnahme modellhaft und/oder breitenwirksam und ist es replizierbar? (Modellcharakter)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Welche Veränderungen brachte der Straßenbau für die gesamte Region? Welche Veränderungen brachten der Bau von Infrastrukturen, die landwirtschaftliche Förderung und die Unterstützung von Betroffenen geschlechtsspezifischer Gewalt für die Region? Inwieweit gelang es dem Vorhaben, funktionierende Strukturen für den langfristigen Betrieb und Erhalt der Straße und Infrastrukturen aufzubauen? Inwieweit führte dies zu strukturellen Veränderungen in den staatlichen Strukturen (z.B. Straßenbaubehörden) bzw. in den Gemeinden (z.B. Management-komitees)? Inwieweit war der Straßenbau durch Cash-for-Work modellhaft? Kann und sollte dieses Modell in anderen Landesteilen bzw. Ländern repliziert werden? Haben andere internationale Akteure diesen Ansatz übernommen?			
14.8. Wie wäre die Entwicklung ohne die Maßnahme verlaufen? (entwicklungspolitische Additionalität)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Wie wäre die wirtschaftliche Entwicklung der Region ohne den Straßenbau verlaufen? Welche alternativen Trinkwasser-quellen bestanden in der Region? Wie hätte sich die Landwirtschaft ohne die Unterstützung des Projekts entwickelt? Welche Unterstützung hätten Betroffene geschlechtsspezifischer Gewalt ohne das Projekt erhalten? Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit, dass der Staat oder andere internationale Akteure diese Aufgaben übernommen hätten?			

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- o +)	Begründung für Gewichtung
15. Beitrag zu übergeordneten nicht-intendierten entwicklungspolitischen Veränderungen			3	o	-
15.1. Inwieweit sind übergeordnete nicht-intendierte entwicklungspolitische Veränderungen (auch unter Berücksichtigung der politischen Stabilität) feststellbar (bzw. wenn absehbar, dann möglichst zeitlich spezifizieren)?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Welche (unbeabsichtigten) positiven oder negativen Veränderungen sind in Bezug auf das Einkommen der Begünstigten, die Trinkwasserversorgung, die landwirtschaftlichen Tätigkeiten, den sozialen Zusammenhalt und die Sicherheit, geschlechtsspezifische Gewalt und den ökologischen Zustand der Projektregion zu beobachten? Inwieweit hat sich die Qualität der Dienstleistungserbringung durch die Straßenbaubehörde verbessert?			
15.2. Hat die Maßnahme feststellbar bzw. absehbar zu nicht-intendierten (positiven und/oder negativen) übergeordneten entwicklungspolitischen Wirkungen beigetragen?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit hat das Vorhaben positiv oder negativ zum Schutz der Menschenrechte, Geschlechtergleichstellung, Inklusion, Reduzierung von Ungleichheit, Umweltschutz, Anti-Korruption und Konfliktsensibilität beigetragen?			
15.3. Hat die Maßnahme feststellbar (bzw. absehbar) zu nicht-intendierten (positiven oder negativen) übergeordneten entwicklungspolitischen Veränderungen auf der Ebene besonders benachteiligter bzw. vulnerabler Gruppen (innerhalb oder außerhalb der Zielgruppe) beigetragen (Do no harm, z.B. keine Verstärkung von Ungleichheit (Gender/Ethnie, etc.)?)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Kam es durch die Maßnahme zur Verschärfung von Ungleichheiten bzw. zur Marginalisierung bestimmter Gruppen (z.B. Frauen, Menschen mit Behinderungen, Minderheiten)? Alternativ, gelang es der Maßnahme, die Lebensbedingungen und Zukunftschancen von besonders vulnerablen Personen zu verbessern?			

Nachhaltigkeit

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- o +)	Begründung für Gewichtung
16. Kapazitäten der Beteiligten und Betroffenen			4	-	Beauftragung mit vermindertem Nachhaltigkeitsanspruch
16.1. Sind die Zielgruppe, Träger und Partner institutionell, personell und finanziell in der Lage und willens (Ownership) die positiven Wirkungen der Maßnahme über die Zeit (nach Beendigung der Förderung) zu erhalten?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Wie werden die Straße und Infrastrukturen seit dem Ende des Projekts (2016) instandgehalten? Welche Strukturen und Kapazitäten sind für die Instandhaltung der Infrastrukturen vorhanden? Inwieweit üben diese ihre Aufgaben tatsächlich aus? Stehen ihnen dafür ausreichende Ressourcen zur Verfügung? Sind Kleinbäuerinnen und -bauern in der Lage, die durch das Projekt angestoßenen Innovationen weiterhin anzuwenden? Welche Strukturen existieren (weiterhin), um Betroffene von geschlechtsspezifischer Gewalt zu unterstützen? Über welche Kapazitäten verfügen sie?			
16.2. Inwieweit weisen Zielgruppe, Träger und Partner eine Widerstandsfähigkeit (Resilienz) gegenüber zukünftigen Risiken auf, die die Wirkungen der Maßnahme gefährden könnten?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit waren die lokalen Strukturen (Straßenbaubehörde, Kommunal-verwaltungen, Managementkomitees) seit Projektende in der Lage, die durch das Projekt geschaffenen Infrastrukturen zu betreiben und instand zu halten? Inwieweit waren landwirtschaftliche Beratungsdienste und soziale Dienste seit Projektende in der Lage, den Zielgruppen weiterhin relevante Dienste anzubieten? Welche Herausforderungen (z.B. Konflikte, politische Instabilität, Naturkatastrophen, illegaler Bergbau) bestanden diesbezüglich und inwieweit waren diese Strukturen in der Lage, diese zu überwinden? Inwieweit waren die Zielgruppen in der Lage, die Infrastrukturen zu nutzen und Innovationen fortzuführen (z.B. landwirtschaftliche Produktionstechniken, Prävention von geschlechtsspezifischer Gewalt)?			

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- 0 +)	Begründung für Gewichtung
17. Beitrag zur Unterstützung nachhaltiger Kapazitäten			4	-	Beauftragung mit vermindertem Nachhaltigkeitsanspruch
17.1. Hat die Maßnahme dazu beigetragen, dass die Zielgruppe, Träger und Partner institutionell, personell und finanziell in der Lage und willens (Ownership) sind die positiven Wirkungen der Maßnahme über die Zeit zu erhalten und ggf. negative Wirkungen einzudämmen?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Welche Maßnahmen hat das Projekt durchgeführt, um die Kapazitäten relevanter Institutionen (z.B. Straßenbaubehörde, Kommunalverwaltungen, lokale Managementkomitees) zu stärken, damit sie in der Lage sind, die rehabilitierten Infrastrukturen dauerhaft zu betreiben? Welche Maßnahmen wurden durchgeführt, um soziale und landwirtschaftliche Dienste zu stärken, so dass sie weiterhin Unterstützungsleistungen für die Zielgruppen erbringen? Wie erfolgreich waren diese Maßnahmen?			
17.2. Hat die Maßnahme zur Stärkung der Widerstandsfähigkeit (Resilienz) der Zielgruppe, Träger und Partner, gegenüber Risiken, die die Wirkungen der Maßnahme gefährden könnten, beigetragen?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Hat die Maßnahme die Resilienz der Zielgruppen (Kleinbäuerinnen und -bauern, Frauen, Händler) sowie der lokalen Wirtschaftssysteme erhöht?			
17.3. Hat die Maßnahme zur Stärkung der Widerstandsfähigkeit (Resilienz) besonders benachteiligter Gruppen, gegenüber Risiken, die die Wirkungen der Maßnahme gefährden könnten, beigetragen?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Hat die Maßnahme die Widerstandsfähigkeit von besonders vulnerablen Zielgruppen erhöht (z.B. alleinstehende Frauen, Menschen mit Behinderung, Minderheiten)?			

Evaluierungsfrage	Betrachtung der Frage in EPE	Optional: Konkretisierung der Frage für das Vorhaben	Bewertung	Gewichtung (- 0 +)	Begründung für Gewichtung
18. Dauerhaftigkeit der Wirkungen			4	-	Beauftragung mit vermindertem Nachhaltigkeitsanspruch
18.1. Wie stabil ist der Kontext der Maßnahme (z.B. soziale Gerechtigkeit, wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, politische Stabilität, ökologisches Gleichgewicht) (Lern-/Hilfsfrage)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Welche externen Faktoren beeinflussen maßgeblich die politische, wirtschaftliche, soziale, ökologische und Sicherheitssituation in der Projektregion? Wie hat sich die Situation, insbesondere die Sicherheitssituation, in der Projektregion seit Projektende (2016) entwickelt?			
18.2. Inwieweit wird die Dauerhaftigkeit der positiven Wirkungen der Maßnahme durch den Kontext beeinflusst? (Lern-/Hilfsfrage)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Welchen Einfluss haben die oben beschriebenen Faktoren auf den Zustand der Straßen und Infrastrukturen, (land-) wirtschaftliche Aktivitäten, Einkommen und Beschäftigung, und geschlechtsspezifische Gewalt in der Projektregion?			
18.3. Inwieweit sind die positiven und ggf. negativen Wirkungen der Maßnahme als dauerhaft einzuschätzen?	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Wie ist unter diesen Bedingungen die Dauerhaftigkeit der Projektwirkungen (Einkommen, Infrastruktur, soziale Kohäsion) einzuschätzen?			
18.4. Inwieweit sind die Gender-Ergebnisse der Maßnahme als dauerhaft einzuschätzen (Ownership, Kapazitäten, etc.?) (FZE-spezifische Frage)	☒ Frage wird betrachtet ☐ Frage wird nicht betrachtet, da nicht relevant. Optional Begründung:	Inwieweit ist davon auszugehen, dass Frauen über das Projektende hinaus in der Landwirtschaft, im Handel und bei der Trinkwasserversorgung von den Projektmaßnahmen profitiert haben? Inwieweit haben Frauen langfristig von Maßnahmen zur Prävention von geschlechtsspezifischer Gewalt und zur Unterstützung von Betroffenen profitiert? Sind die zu diesen Zwecken geschaffenen Strukturen von Dauer?			