

Benin: Straße Cotonou – Porto Novo

Ex Post-Evaluierungsbericht (Schlussprüfung)

OECD-Förderbereich	21020 / Straßenverkehrswesen	
BMZ-Projektnummer	1994 65 220	
Projektträger	Ursprünglich: Direction des Routes et Ouvrages d'Art im Ministère des Travaux Publics et des Transport (MTPT), später Direction Générale des Travaux Public im MTPT	
Consultant	Beller Consult, Freiburg	
Jahr der Schlussprüfung		
	Projektprüfung (Plan)	Schlussprüfung (Ist)
Durchführungsbeginn	1. Quartal 1995	1. Quartal 1995
Durchführungszeitraum	24 Monate	77 Monate
Investitionskosten	68,0 Mio. EUR	61,9 Mio. EUR
Eigenbeitrag	2,7 Mio. EUR	2,6 Mio. EUR
Finanzierung, davon FZ-Mittel	21,8 Mio EUR	19,0 Mio EUR
Andere beteiligte Institutionen/Geber	43,5 Mio EUR	40,3 Mio EUR
Erfolgseinstufung	3	
• Relevanz	2	
• Effektivität	3	
• Effizienz	3	
• Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen	3	
• Nachhaltigkeit	3	

Kurzbeschreibung, Oberziel und Projektziele mit Indikatoren

Das Vorhaben umfasste den teilweise vierspurigen Ausbau der 28,1 km langen, stark befahrenen Bitumenstraße von Cotonou nach Porto Novo. Oberziel war eine nachhaltig effizientere und kostengünstigere Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen. Es wurden keine Indikatoren zur Messung der Oberzielerreichung definiert. Projektziel war die zeit- und kostengünstige Abwicklung des aktuellen und künftigen Straßenverkehrs sowie die Stärkung der finanziellen und administrativen Unterhaltungskapazitäten. Indikatoren der Projektzielerreichung waren die Entwicklung des Verkehrsaufkommens, Unfallstatistiken sowie die Entwicklung der Ausgaben für die Straßenunterhaltung, wobei allerdings entsprechende Anspruchsniveaus für die einzelnen Indikatoren nicht explizit formuliert wurden.

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

Der Ausbau der bestehenden zweispurigen bituminierten Straße, die sich in einem schlechten Zustand befand und dem Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen war, was erhebliche Verkehrsstaus zur Folge hatte, erfolgte, wie bei Projektprüfung (PP) geplant, in 3 getrennten Losen, wobei Los A aus FZ-Mitteln, Los B aus Mitteln der Afrikanischen Entwicklungsbank und der Westafrikanischen Entwicklungsbank und Los C aus Mitteln des Europäischen Entwicklungsfonds finanziert wurden. Insgesamt wurden 18,3 km Straße vierspurig ausgebaut, die verbleibenden 9,8 km zweispurig. Die Linienführung der bestehenden Trasse wurde aufgrund bestehender Zwangspunkte (Bebauung) beibehalten. Um die zum Zeitpunkt der Projektprüfung unzureichende Bereitstellung von Finanzmitteln für die Straßenunterhaltung in Benin zu verbessern, wurde die Projektstraße als Mautstraße konzipiert. Bei Projektprüfung war davon ausgegangen worden, dass die Mautentnahmen die für den Erhalt der Projektstraße notwendigen Unterhaltungsaufwendungen bei weitem übersteigen würde. Zur Überwachung des Schwerlastverkehrs wurde wie geplant eine Achslastkontrollstation errichtet.

Die physischen Baumaßnahmen wurden im Wesentlichen wie geplant umgesetzt. Die Detailplanung der gesamten Straße, die Unterstützung des Trägers bei der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen und der Auswahl der Bauunternehmen sowie die Bauüberwachung erfolgten wie geplant durch einen aus FZ-Mitteln finanzierten Consultant.

Wesentliche Abweichungen von der ursprünglichen Planung ergaben sich zum einen dadurch, dass sich der Baubeginn wegen der um ca. drei Jahre gegenüber der ursprünglichen Planung verspäteten Finanzierungszusage der Afrikanischen Entwicklungsbank erheblich verzögerte, zum anderen durch einen größer als ursprünglich geplanten Zeitbedarf für die Detailplanung der Projektstraße.

Die Gesamtkosten des Projekts waren deutlich geringer als geplant, was auch die Durchführung verschiedener sinnvoller zusätzlicher Baumaßnahmen (u.a. verbesserte Entwässerung, verbesserte Auslegung der Verkehrskreisel) ermöglichte. Ursachen der niedrigeren Kosten waren zum einen der harte Wettbewerb unter den Baufirmen, zum anderen die strikte Überwachung der Arbeiten durch den Consultant.

Wesentliche Ergebnisse der Wirkungsanalyse und Erfolgsbewertung

Wesentliches Ergebnis der Projektmaßnahmen ist eine deutliche Verbesserung der Straßenverbindung zwischen den zwei wichtigsten Städten Benins Cotonou und Porto Novo.

Die ursprünglich erwartete Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der Projektstraße wurde nicht erreicht. Das Verkehrsaufkommen betrug auf den unterschiedlichen Streckenabschnitten in 1993 zwischen 11.700 und 17.200 Fahrzeugen pro Tag. Bei Projektprüfung wurden für das Jahr 2005 ein Verkehrsaufkommen von 29.400 KfZ/Tag und Mautentnahmen von 3,9 Mrd FCFA/Jahr prognostiziert. Tatsächlich wurden in 2005 an der Mautstation in Ekpé (in der Nähe von Sémé) durchschnittlich 20.800 Fahrzeuge/Tag erfasst und ein Mautaufkommen von 1,5 Mrd FCFA erreicht. Allerdings muss bei dem Vergleich mit der Situation bei Projektprüfung beachtet werden, dass in der den Prognosen zugrunde liegenden Machbarkeitsstudie von einem früheren Beginn der Bauarbeiten als tatsächlich erfolgt (1998) ausgegangen wurde. Unfallzahlen zum Zeitpunkt der Projektprüfung liegen nicht vor. Das Centre National de Sécurité Routière hat zwischen 2002-2005 im Stadtgebiet Cotonous eine deutliche Senkung der Unfallzahlen registriert, auf der Projektstraße blieben sie in diesem Zeitraum ungefähr gleich.

Der Konzessionsvertrag der Projektstraße mit dem privaten Betreiber, dem französisch-beninischen Konsortium Uniroute wurde in 2003 nach nur 6 Monaten wieder gekündigt, da der

Betreiber Zahlungsrückstände für die vereinbarte Pachtgebühr akkumulierte, seine Leistungen nicht vollständig erbracht und Nachverhandlungen scheiterten. Eine erneute Konzessionierung verzögerte sich, daher wurde die Station von 2003-2006 vom Fond Routier (FR) betrieben. Seit März 2006 wurde der Betrieb der Mautstation von der beninischen privaten Firma Société d'Electricité Industrielle et de Bâtiment (SEIB) übernommen. Die Pachtgebühr der fünfjährigen Konzession liegt bei rd. 1,5 Mrd FCFA (ca. 2,3 Mio EUR) pro Jahr und ist je nach Entwicklung des Verkehrsaufkommens jährlich neu verhandelbar. Die Pachtgebühr liegt damit deutlich über den Instandhaltungskosten der Projektstraße (rd. 0,9 Mio EUR p.a. unter Einschluss der periodischen Unterhaltung).

Hinsichtlich des Projektziels einer sicheren Abwicklung eines gestiegenen Verkehrsaufkommens ist der Indikator Entwicklung des Verkehrsaufkommens nicht im erwarteten Ausmaß erfüllt worden. Bei PP war ein Anstieg des Verkehrsaufkommens von durchschnittlich rd. 3,8 % p.a. in den ersten drei Jahren nach Fertigstellung erwartet worden, die tatsächliche Zunahme lag bei rd. 2 % p.a.. Erfüllt wurde hingegen das Ziel einer Verbesserung der finanziellen Unterhaltungskapazitäten durch das Vorhaben. Die Konzessionseinnahmen für die Projektstraße sind mit 2,3 Mio EUR p.a. deutlich höher als die zu ihrer Instandhaltung benötigten Mittel (0,9 Mio EUR p.a.). Damit leistet das Vorhaben einen deutlichen Beitrag zur Erhöhung der insgesamt unzureichenden Mittelbereitstellung für die Straßenunterhaltung. Gegenwärtig stehen ohne Berücksichtigung einer temporären Unterstützung durch die EU lediglich 50 % der benötigten Mittel für periodische und Routineunterhaltung zur Verfügung (inklusive EU-Zuweisungen rd. 80 %).

Mit dem Projekt wurde nicht die Förderung einer spezifischen Zielgruppe angestrebt, sondern eine verbesserte gesamtwirtschaftliche Effizienz der Transportbedienug. Genaue Daten zur Entwicklung der Kosten im Güter- und Personenverkehr liegen nicht vor. Eine überschlägig berechnete volkswirtschaftliche Verzinsung zeigt, dass durch das Vorhaben in erheblichem Maße Transportkosten eingespart werden. Da im Straßentransport in Benin ein starker Wettbewerb herrscht, ist davon auszugehen, dass die Bevölkerung in hohem Maße von der durch das Vorhaben erzielten Verringerung an Transportkosten profitiert.

Die Maßnahmen der Routineunterhaltung wurden bislang auf der Projektstraße von der hierfür zuständigen Trägereinheit, der Direction de l'Entretien Routier, zufrieden stellend durchgeführt. Eine erste periodische Unterhaltung ist erst nach ca. 10 Jahren Betrieb erforderlich. Der Zustand der Projektstraße ist gut.

Die einzelwirtschaftlichen Wirkungen des Vorhabens für den beninischen Staat liegen in der Schaffung zusätzlicher Einnahmen (Mauteinnahmen bei Betrieb der Straßen durch den FR und Konzessionsgebühren der in 2006 erfolgten erneuten Konzessionierung). Die bei Projektprüfung prognostizierte positive einzelwirtschaftliche Verzinsung der Mautstraße wurde wegen der verlängerten Durchführungszeit und der aufgrund des weniger als prognostiziert gestiegenen Verkehrs und der dadurch niedrigeren Mauteinnahmen nicht erreicht. Eine überschlägige Berechnung ergibt eine Verzinsung von -2%, wobei aber die Mauteinnahmen die erforderlichen Instandhaltungsausgaben deutlich übersteigen.

Eine überschlägige Berechnung, bei der lediglich Einsparungen bei den Kfz-Betriebskosten berücksichtigt wurden, ergibt eine volkswirtschaftliche Verzinsung von 14 %. Diese ist geringer, als bei PP prognostiziert (29 %). Neben der unterschiedlichen Methodik (bei PP wurde mit einem Ansatz gerechnet, der auch Zeitersparnisse berücksichtigt) waren wesentliche Ursachen die längere Bauzeit und das geringer als prognostiziert gestiegene Verkehrsaufkommen. Die volkswirtschaftliche Verzinsung liegt deutlich über der Mindestschwelle für Vorhaben der wirtschaftlichen Infrastruktur (3 % für ein least developed country – LDC -wie Benin).

Durch die im Rahmen des Programms finanzierten Maßnahmen konnten neben den Transportpreisen auch die Transportzeiten von Gütern und Passagieren verringert werden. Im dicht besiedelten Raum Cotonou-Porto Novo, in dem ein wesentlicher Teil der nicht-landwirtschaftlichen Wirtschaftsaktivitäten Benins konzentriert ist, ist ein relativ reibungsloser Güter- und Personenverkehr für gewerbliche Tätigkeiten von großer Bedeutung. Die rehabilitierten und ausgebauten Straßenabschnitte sind Teil eines wichtigen Transportkorridors, der die beiden größten und wirtschaftlich bedeutendsten Städte des Landes miteinander verbindet und eine weitere Anbindung an die nigerianische Grenze und nach Lagos ermöglicht. Ein erheblicher Teil des Verkehrs ist gewerblicher Fernverkehr.

Es ist plausibel, dass das Vorhaben einen Beitrag zur Armutsbekämpfung, vorwiegend für die im urbanen Bereich der Projektstraße lebende Bevölkerung geleistet hat, wo sich Handel und Gewerbe angesiedelt haben. Indirekte Wirkungen ergeben sich darüber hinaus durch den Beitrag der verbesserten Transportsituation auf das gesamtwirtschaftliche Wachstum. Das Vorhaben richtete sich nicht an eine spezifische Zielgruppe. Das Vorhaben wies kein Potenzial zur Verbesserung der Gleichberechtigung der Geschlechter auf, Informationen zu entsprechende Wirkungen liegen nicht vor. Das Vorhaben zielte nicht auf eine Verbesserung der Regierungsführung oder der Umweltsituation ab. Die negativen Umweltwirkungen der Projektstraße (Flächenverbrauch durch den Ausbau und Emissionen durch induzierten Verkehr) beurteilen wir als insgesamt tragbar. Vor Durchführung des Projektes gehörten Staus und Stop-and-Go-Verkehr zum typischen Verkehrsbild auf der stark befahrenen Projektstraße.

Wir beurteilen die entwicklungspolitische Wirksamkeit des Vorhabens wie folgt:

Die Wirkungshypothese, durch Ausbau und Rehabilitierung der bei Prüfung überlasteten Hauptverkehrsstraße zwischen den Städten Cotonou und Port Novo einen Beitrag zur verbesserten Verkehrsabwicklung bei wachsendem Verkehrsaufkommen zu leisten und hierdurch eine effizientere und kostengünstigere Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen zu erreichen, war plausibel. Das Vorhaben war sinnvoll abgestimmt mit Eigenanstrengungen des Partnerlandes und wichtigen Gebern (EU, Afrikanische Entwicklungsbank), die sich hieran im Rahmen einer Parallelförderung beteiligten. Wir beurteilen die Relevanz des Vorhabens als gut (Teilbewertung Stufe 2).

Projektziel des Vorhabens war die zeitgünstige und sichere Abwicklung des wachsenden Verkehrsaufkommens zwischen Cotonou und Port Novo und die Stärkung der finanziellen Unterhaltungskapazitäten durch die erzielten Mauteinnahmen. Für die Erreichung dieser Ziele (Verkehrsaufkommen) wurden bei PP keine genauen Anspruchsniveaus definiert. Einschränkungen bei der Zielerreichung bestehen insofern, als die tatsächliche Zunahme des Verkehrsaufkommens geringer war, als implizit in den Wirtschaftlichkeitsrechnungen bei PP prognostiziert. Ohne die zusammen mit den anderen Gebern finanzierten Erweiterung- und Rehabilitierungsmaßnahmen auf der Projektstraße wäre die eingetretene Steigerung des Verkehrsaufkommens bei gleichzeitiger Erhöhung der Reisegeschwindigkeit nicht möglich gewesen. Das Ziel einer Verbesserung der finanziellen Unterhaltungskapazitäten ist erfüllt, da die Mauteinnahmen deutlich über dem für die Projektstraße erforderlichen Unterhaltungsaufwand liegen. Wir beurteilen die Effektivität des Vorhabens als zufrieden stellend (Teilbewertung Stufe 3).

Die Investitionskosten waren angemessen (Produktionseffizienz). Der teilweise 4-spurige Ausbau der Projektstraße ist angesichts des bereits derzeitigen hohen Verkehrsaufkommens (teilweise über 20.000 Kfz/Tag), das sich mit der steigenden Motorisierung Benins weiter erhöhen wird, gerechtfertigt. Die überschlägig errechnete einzelwirtschaftliche Verzinsung liegt wegen des geringeren Verkehrsaufkommens und niedriger als erwarteter Mauteinnahmen mit -2 % unter dem bei PP erwarteten Niveau (+6%), die Mauteinnahmen sind aber höher, als die zur Instandhaltung der Projektstraße benötigten Mittel. Hinsichtlich der Allokationseffizienz ist die bei PP

prognostizierte volkswirtschaftliche Verzinsung (29 %) nicht erreicht worden. Die im Rahmen einer Übersichtsrechnung bestimmte volkswirtschaftliche Verzinsung, bei der im Unterschied zur PP nur Einsparungen bei den Kfz-Betriebskosten berücksichtigt wurden, liegt mit 14 % deutlich höher als die Mindestschwelle für Vorhaben der wirtschaftlichen Infrastruktur in LDC-Ländern wie Benin (3%). Wir beurteilen die Effizienz des Vorhabens insgesamt als zufrieden stellend (Teilbewertung Stufe 3).

Oberziel des Vorhabens war eine durch die verbesserte Verkehrsanbindung bewirkte effizientere und kostengünstigere Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen. Diese Zielssetzung ist grundsätzlich realistisch. In welchem Umfang diese Effekte eingetreten sind, ist nicht genau bestimmbar. Zum einen wurden zu diesem Bereich bei PP keine quantifizierbaren Indikatoren definiert, zum anderen erfolgte kein systematisches Wirkungsmonitoring. Die Berechnung der volkswirtschaftlichen Verzinsung zeigt, dass selbst wenn man nur die reduzierten Kfz-Betriebskosten berücksichtigt, durch das Vorhaben in erheblichem Maße Transportkosten eingespart werden. Da im Straßenverkehr in Benin ein hoher Wettbewerb herrscht, ist davon auszugehen, dass dieser Vorteil an die Bevölkerung weitergegeben wird. Im urbanen Bereich der Projektstraße haben sich vermehrt Handels- und Gewerbebetriebe angesiedelt und es sind Märkte entstanden, auf denen auch lokal erzeugte Agrarprodukte verkauft werden. Von dieser Zunahme an wirtschaftlicher Aktivität profitierten neben der lokalen Bevölkerung auch Teile der im Umkreis Cotonous lebenden ländlichen Bevölkerung, die ihre landwirtschaftliche Produktion in der Stadt vermarktet. Weitere positive Effekte sind in der Zunahme des Personenverkehrs und der besseren Erreichbarkeit von sozialer Infrastruktur für die Bevölkerung der Projektregion zu sehen. Insgesamt bewerten wir die übergeordneten entwicklungspolitischen Wirkungen des Vorhabens als zufrieden stellend (Teilbewertung Stufe 3).

Bei den finanzierten Straßenabschnitten ist von einer Lebensdauer von ca. 20 Jahren auszugehen. Wichtigstes Kriterium für die Nachhaltigkeit ist, ob die Direction de l'Entretien Routier als die hierfür zuständige Institution in der Lage ist, die notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen auf der Projektstraße durchzuführen. Die bisherigen Erfahrungen sind positiv, die erforderliche Routineunterhaltung ist durchgeführt worden und die Projektstraße befindet sich in einem guten Zustand. Positiv zu bewerten ist auch, dass die aus dem Betrieb der Mautstraße erwirtschafteten Konzessionsgebühren höher sind als der notwendige Unterhaltungsaufwand für die Projektstraße. Allerdings fließen diese Einnahmen in den Fond Routier und stehen somit nicht direkt für die Unterhaltung der Projektstraße zur Verfügung. Mit Blick auf den Straßensektor insgesamt sind die Mittel des FR zur Durchführung der notwendigen periodischen und Routineunterhaltung nicht ausreichend (derzeit mit Sektormitteln der EU rd. 80 %, ohne diese Mittel rd. 50 %). Die Projektstraße ist Teil einer zentralen Transportverbindung in Benin und genießt deshalb hohe Priorität. Wir gehen davon aus, dass die für die Aufrechterhaltung des Verkehrs auf ihr benötigten Mittel auch künftig bereitgestellt werden. Hierzu besteht ein erheblicher Anreiz, da bei einer starken Degradierung die Konzessionsgebühr für den Betrieb der Mautstraße zurückgehen würde. Wir gehen deshalb davon aus, dass selbst dann, wenn sich infolge knapper Mittel der Zustand der Projektstraße verschlechtert, eine Instandhaltung der Straße in dem Umfang erfolgen wird, dass die positiven Wirkungen des Vorhabens für den relevanten Zeitraum aufrecht erhalten werden können. Wir bewerten die Nachhaltigkeit als zufrieden stellend (Teilbewertung Stufe 3).

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

Projektübergreifende Schlussfolgerungen

Die Konzipierung und Implementierung von Sektorreformen im Rahmen eines größeren Sektorprogramms, an dem mehrere Geber (EU, KfW, Afrikanische Entwicklungsbank) mit der Finan-

zierung von Investitionen und Beratung mitwirken und so ein gemeinsames größeres Gewicht einbringen können, hat sich auch im Straßensektor Benins als wirkungsvoll erwiesen. So sind die notwendigen Rahmengesetze für eine Konzessionierung verabschiedet und auch umgesetzt worden.

Das bei PP formulierte Zielsystem griff zu kurz, Basisdaten und Zielwerte für Indikatoren wurden nicht genau bestimmt und entsprechende Wirkungsketten wurden nicht explizit dargestellt. In künftigen Vorhaben sollte die Wirkungskette zur Erreichung des Oberziels explizit formuliert und hierzu erforderliche Annahmen intensiv auf Plausibilität überprüft werden. Im Rahmen eines Wirkungsmonitorings sollten die Effekte des Vorhabens systematisch erfasst und analysiert werden.

Erläuterungen zur Methodik der Erfolgsbewertung (Rating)

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

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

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

Das Kriterium Nachhaltigkeit wird anhand der folgenden vierstufigen Skala bewertet:

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

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

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

Nachhaltigkeitsstufe 4 (nicht ausreichende Nachhaltigkeit): Die entwicklungspolitische Wirksamkeit des Vorhabens ist bis zum Evaluierungszeitpunkt nicht ausreichend und wird sich mit

hoher Wahrscheinlichkeit auch nicht verbessern. Diese Stufe ist auch zutreffend, wenn die bisher positiv bewertete Nachhaltigkeit mit hoher Wahrscheinlichkeit gravierend zurückgehen und nicht mehr den Ansprüchen der Stufe 3 genügen wird.

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