

Ex-post-Evaluierung – Ghana

>>>

Sektor: Straßenverkehrswesen (2102000)
Vorhaben: Armutsminderung durch ländliche Transportinfrastruktur (BMZ-Nr. 2003 65 486*, A+F-Maßnahme (BMZ-Nr. 1930 03 555)
Träger des Vorhabens: Department of Feeder Roads des Ministry of Roads and Highways



Ex-post-Evaluierungsbericht: 2017

	Vorhaben (Plan)	Vorhaben (Ist)	A+F (Plan)	A+F (Ist)
Investitionskosten (gesamt) Mio. EUR	8,20	8,04	0,2	0,2
Eigenbeitrag Mio. EUR	1,00	0,90		
Finanzierung Mio. EUR	7,00	7,14**	0,2	0,2
davon BMZ-Mittel Mio. EUR	7,20	7,14**	0,2	0,2

*) Vorhaben in der Stichprobe 2016; **) inkl. Restmitteln in Höhe von ca. 400T EUR, von denen eine weitere noch im Bau befindliche Straße finanziert wird.

Kurzbeschreibung: Im Rahmen des offenen Programms "Armutsminderung durch ländliche Transportinfrastruktur" wurden in drei ghanaischen Distrikten ländliche Wege rehabilitiert und deren ganzjährige Befahrbarkeit hergestellt. Konkret wurden die folgenden Maßnahmen durchgeführt: 1.) Rehabilitierung von 113 km Pisten (davon 6 km noch im Bau) in den Distrikten Nkoranza, Ejura-Skyedumase und Sekyere West, 2.) Durchführung begleitender HIV-Informationenkampagnen und wirkungsbezogener Studien zur Erfolgsmessung, 3.) Consultingleistungen. Zudem wurden im Rahmen einer A+F-Maßnahme kleine und mittelgroße lokale Bauunternehmen (KMU) in ihren Planungs- und Durchführungskompetenzen gestärkt.

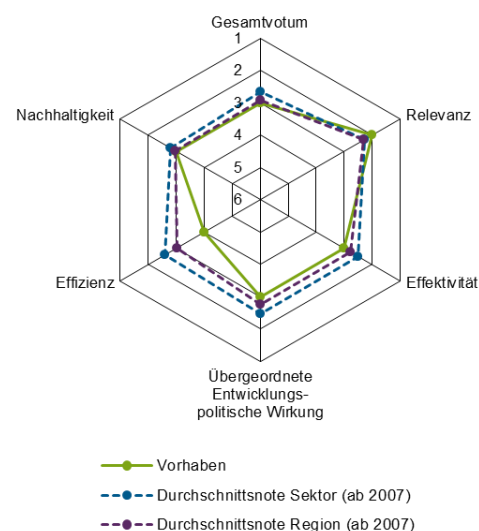
Zielsystem: Programmziele des Vorhabens waren es, über die Rehabilitierung von ausgewählten ländlichen Wegen den Zugang zu und die Nutzung von Märkten und sozialen Einrichtungen in der Programmregion nachhaltig gegenüber dem schlechten Ausgangszustand zu verbessern sowie die Transportkosten zu reduzieren. Übergeordnetes entwicklungspolitisches Ziel des Vorhabens war es, über einen Anstieg der landwirtschaftlichen Einkommen und Verbesserung des Zugangs zu sozialer Infrastruktur (letzteres ex post hinzugefügt) in den agrarisch geprägten Programmdistrikten einen Beitrag zur Verringerung der Armutsinzidenz zu leisten.

Zielgruppe: Zielgruppe des Vorhabens war die arme Bevölkerung in den jeweiligen Einzugsbereichen der Pisten.

Gesamtvotum: Note noch 3

Begründung: Trotz hoher Relevanz und feststellbarer Wirkungen für die tatsächlich gebauten Pisten gibt es gravierende Schwächen in der Effizienz. Massiv höhere Kosten als geplant trugen zu einer starken Reduzierung des Gesamtprogramms bei (siehe unten). Weiterhin werden für die Unterhaltung der ländlichen Wege zu geringe finanzielle Mittel bereitgestellt, so dass zu erwarten ist, dass für die Programmstraßen nur eine begrenzte Basisunterhaltung durchgeführt werden wird.

Bemerkenswert: Das Programm umfasste in der Planung 305 km Straßen. Aufgrund diverser Steigerungen der Baukosten sowie einer gravierenden Erhöhung der Programmlaufzeit mit entsprechender Zunahme der Consulting-Kosten schrumpfte der realisierte Umfang letztlich auf 113 km.



Bewertung nach DAC-Kriterien

Gesamtvotum: Note 3

Relevanz

Der Ausbau und die Unterhaltung des Straßennetzes hatten und haben für die ghanaische Regierung eine hohe Priorität, da mehr als 95 % aller Transporte über das Straßensystem abgewickelt werden. Mit Hilfe internationaler Geber sowie aufgrund eigener Anstrengungen ist es Ghana gelungen, das Straßennetz während der letzten 15 Jahre erheblich auszubauen. Für den ländlichen Raum hat die verkehrstechnische Anbindung insofern eine besonders hohe Bedeutung, als sie nicht nur für die Steigerung und Vermarktung der landwirtschaftlichen Produktion, sondern auch für die Deckung vieler Grundbedürfnisse der ländlichen Bevölkerung eine bedeutende Rolle spielt, z. B. für die Erreichbarkeit von Krankenhäusern oder Sekundarschulen.

Das zuständige Ministerium (Ministry of Roads and Highways) und die internationalen Geber informieren sich regelmäßig über die laufenden und zukünftig geplanten Aktivitäten in diesem Bereich, so dass die Abstimmung als gut zu bezeichnen ist.

Die Projektregion gehört zu den ärmsten Regionen Ghanas und besitzt ein hohes landwirtschaftliches Potential. Mit einer deutlich verbesserten Verkehrsanbindung lassen sich landwirtschaftliche Inputs und Outputs schneller und kostengünstiger transportieren. Neben den Kosteneinsparungen sind auch eine Reduzierung von Lagerverlusten und ein Anreiz zur Mehrproduktion zu nennen. Daher sind die Maßnahmen geeignet, dem Kernproblem der Armutsinzidenz zu begegnen. Dies gilt neben der materiellen Dimension auch für andere, nicht-materielle Facetten der Armut, da von dem Vorhaben verbesserte Gesundheitsversorgung, bessere Bildungschancen etc. erwartet werden können.

Die Auswahl der Straßen erfolgte im ersten Schritt durch die Festlegung auf fünf besonders arme Distrikte. Dann wurde den Distrikten jeweils ein Budget zugeteilt, so dass jeder Distrikt angemessen berücksichtigt werden konnte. In einer zweiten Runde wurden diejenigen Straßen ausgewählt, die ein besonders hohes Verhältnis von Anzahl der begünstigten Personen im Einzugsgebiet der Straße relativ zu den Kosten der Straße besaßen.

Aus den oben genannten Gründen liegt das Programm im Schwerpunkt der EZ "Förderung marktorientierter Landwirtschaft" mit Ghana und hat einen besonderen Armutsbezug. Die A+F-Maßnahme zielte auf die Schulung von Mitarbeitern kleiner Straßenbauunternehmen in verschiedenen Bereichen sowie von Mitarbeitern der DFR Regionalverwaltungen und der Distrikt-Ingenieure in ihren jeweiligen Aufgabengebieten, insbesondere auch der Instandhaltung von Straßen. Wegen der hohen Relevanz einer späteren Unterhaltung des Wegenetzes wurde hierin ein potentiell zentraler Ansatzpunkt zur Sicherstellung der Nachhaltigkeit des Programms gesehen.

Auch aus heutiger Sicht ist die Wirkungslogik der Maßnahmen überzeugend, so dass insgesamt dem Programm eine hohe Relevanz beigemessen wird.

Relevanz Teilnote: 2

Effektivität

Die Ziele des Programms waren, den Zugang zu Märkten und sozialen Einrichtungen in der Programmregion zu verbessern sowie die Transportkosten zu senken. Als Indikatoren für die Zielerreichung wurden die Steigerung des motorisierten Verkehrs und die (ganzjährige) Befahrbarkeit der Programmstraßen für Taxis und Minibusse gewählt.

Während das im Jahr 2005 geprüfte Programm 29 Straßen mit einer Gesamtlänge von 305 km vorsah, sind tatsächlich nur zehn Straßen mit einer Gesamtlänge von 107 km gebaut worden. Eine elfte Straße mit 6 km Länge befindet sich derzeit noch im Bau. Die weiteren Ausführungen in diesem Abschnitt beziehen sich nur auf das realisierte und nicht auf das ursprünglich geplante Programm.

Der Verkehr auf den Programmstraßen ist bereits von der ersten Zählung im Jahre 2005 (Machbarkeitsstudie) bis zur zweiten Zählung vor tatsächlicher Programmdurchführung in den Jahren 2009/2010 stark gestiegen (von 5-20 Kfz auf 19-48 Kfz). Die im Jahre 2014 nach dem Ausbau der Wege durchgeführte Zählung ergab Werte zwischen 77 und 406 Kfz pro Tag. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass etwa ein Viertel des Verkehrs auf Traktoren und Motorräder entfällt. Gemäß der Auskünfte von Vertretern der Ghana Private Roads Union wurden die Programmstraßen vor dem Ausbau in der Regel nicht von (den weniger robusten) Taxis und Minibussen befahren.

Gegenwärtig werden alle Programmstraßen regelmäßig an Markttagen von Sammeltaxis und Minibussen angefahren. Während der übrigen Tage wird eine der zehn fertiggestellten Straßen regelmäßig, die anderen auf Nachfrage angefahren.

Die Erreichung der bei Programmprüfung definierten Programmzielindikatoren kann wie folgt zusammengefasst werden:

Indikator	Status PP, Zielwert PP	Ex-post-Evaluierung 2016
(1) Steigerung des motorisierten Verkehrs	Status PP: 5 - 20 Fahrzeuge Kein Zielwert	Je nach Straße täglich durchschnittlich 77 - 406 Fahrzeuge ohne Gewichtung nach Fahrzeugtyp
(2) (Ganzjährige) Befahrbarkeit der Programmstraßen für Taxis und Minibusse	Status PP: Für Taxis und Minibusse i.d.R. nicht befahrbar. Kein Zielwert	Befahrbarkeit ganzjährig gegeben

Zur Frage, ob eine Senkung der Transportkosten gelang, wird im Abschnitt "übergeordnete Wirkungen" berichtet, da dies ein geeigneter Proxy-Indikator für armutsreduzierende Wirkungen des Programms ist.

Vor und während der Bauphase fanden Ausbildungskurse für das Personal der Baufirmen statt (A+F-Maßnahme) zu den Themen Kostenschätzung, Ausschreibungsverfahren, Baustellenmanagement, Straßenbautechnik, Betonarbeiten und arbeitsintensiver Straßenbau. Die Kurse wurden von den Kursteilnehmern im Durchschnitt mit "gut" bewertet. Desgleichen fanden im Jahr mehrere Fortbildungskurse für das Personal der regionalen DFR-Außenstellen sowie der Straßenbauingenieure in den zugehörigen Distrikten statt. Themen waren: Planung und Organisation von Straßenunterhaltung sowie Vertragsmanagement. Hinweise zur Beurteilung dieser Kurse liegen nicht vor.

Alle Baufirmen haben während der Bauarbeiten in ausgewählten Dörfern aller 10 Straßen Aufklärungskampagnen über HIV/AIDS organisiert. Die Veranstaltungen wurden teilweise auch wiederholt. Insgesamt wurden 17 Kampagnen durchgeführt. Auch hier existieren keine Rückmeldungen der Zielgruppe über die Qualität.

Die Programmzielindikatoren sind zwar für die tatsächlich gebauten Straßen erreicht worden. Da jedoch der Output und insofern auch die Breite der Wirkungen weit hinter den Planungen zurückblieben, wird die Effektivität insgesamt nur mit zufriedenstellend bewertet.

Effektivität Teilnote: 3

Effizienz

Die geschätzten Baukosten (ohne Steuern) pro km betragen bei Programmprüfung rd. 18.400 EUR. Die tatsächlichen Kosten (ohne Steuern) lagen bei rd. 45.600 EUR und damit etwa um das Zweieinhalbfache höher als ursprünglich geschätzt. Hierfür ursächlich waren eine Unterschätzung der Kosten in der Machbarkeitsstudie, da Mehrkosten durch die besondere Armutsorientierung (Vergabe an viele kleine Baufirmen, teilweise beschäftigungsintensiver Straßenbau, siehe unten) unzureichend berücksichtigt wurden, sowie gravierende Zeitverzögerungen in der Umsetzung des Programms. Letztere führte zu inflationsbedingten Preissteigerungen im Zeitablauf, zu einer Zustandsverschlechterung der Programmstraßen und

zu höheren Consulting-Kosten. Die armutsorientierten Ausschreibungsmodalitäten, die zu nennenswerten Kostenerhöhungen führten, lassen sich wie folgt zusammenfassen: 1. Aufteilung des Programms in kleine Vergabeeinheiten (Baulose von nur rd. 10 km Länge); 2. Vergabe von nur einem Baulos pro Firma; 3. Vergabe von 2 arbeitsintensiven Baulosen, die mit deutlich höheren Kosten als die maschinenintensiven Baulose einhergingen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Ausschreibungsmodalitäten auch dem Ziel dienen, durch die Unterstützung kleiner Baufirmen einen Stamm von Unternehmen aufzubauen, der später unter Wettbewerbsbedingungen zur Straßenunterhaltung herangezogen werden kann.

Die Ingenieurskosten sind im Vergleich zur ursprünglichen Schätzung um 487.000 EUR auf insgesamt 22,2 % der Gesamtkosten (mit indirekten Steuern) gestiegen. Dieser Anstieg lässt sich durch die längere Durchführungszeit, die Kleinteiligkeit der Vergabe und damit auch der Überwachung sowie einen teilweise unnötigen Planungsaufwand erklären. Die Detailplanung umfasste z.B. eine Gesamtlänge von 260 km. Benötigt wurden dann aber nur Unterlagen für 113 km.

Darüber hinaus wurde über eine Gesamtlänge von 260 km Straßen eine sozioökonomische Studie angefertigt, die sich auf 10 einzelne Straßen konzentrierte. Angesichts der später erfolgten Änderung und Reduzierung des Ausbauprogramms blieb von den in der Baseline Study ursprünglich betrachteten 10 Straßen nur eine übrig, die tatsächlich gebaut wurde. Daher ist die sozio-ökonomische Studie nur sehr begrenzt brauchbar, auch wenn dadurch unbeabsichtigt Vergleichsstraßen entstanden, die der erfassten Programmstraße zwecks Wirkungsabschätzung in einem Mit-Ohne-Vergleich gegenübergestellt werden könnten. Die Aussagekraft bleibt aber im Vergleich zu den entstandenen Kosten unangemessen gering.

Der Kostenanstieg hat dazu geführt, dass der ursprünglich geplante Umfang des Programms von 305 km auf 113 km gekürzt werden musste. Mit der Reduzierung des Programms ging eine Reduzierung der Programmdistrikte auf den Nkoranza Distrikt, den Ejura-Sekyedumase Distrikt und den Sekyere West Distrikt einher. Innerhalb der Distrikte wurden ebenfalls einige ursprünglich geplante Projektstraßen ausgesondert. Es ist nicht bekannt, nach welchen Kriterien DFR die Endauswahl traf. Sicher ist, dass keine neuen, vorher ungeplanten Straßen in das endgültige Programm aufgenommen wurden.

Bezüglich der Allokationseffizienz ist zu konstatieren, dass das realisierte Programm aus volkswirtschaftlicher Sicht eine Reihe von Wirkungen zu verzeichnen hat - quantitativ abschätzbare und nur qualitativ beschreibbare. Hinsichtlich der quantitativ abschätzbaren Wirkungen hat der Evaluator eine überschlägige Berechnung der Kfz-Betriebskostensparnisse für das Jahr 2014 vorgenommen unter Berücksichtigung von bestehendem (autonomen) und durch die Straßenerneuerung induziertem Verkehr (Einzelheiten in Anlage 8). Von dem durchschnittlichen Verkehr von 150 Kfz pro Tag rechnet er 30 Kfz dem autonomen und 120 Kfz dem induzierten Verkehr zu. Für den autonomen Verkehr wurden die vollen Ersparnisse und für den induzierten Verkehr nur 50 % der rechnerischen Ersparnisse als Nutzen angesetzt, da letzterer ja erst durch den Bau der Straßen angeregt worden ist. In der Summe ergibt sich ein Jahreswert von EUR 405.000. Die vollen Investitionskosten von ca. EUR 8 Mio. würden sich also erst in etwa 20 Jahren amortisieren. Da zusätzlich Kosten für den Straßenunterhalt abzuziehen sind und die Lebensdauer solcher ländlichen (nicht-asphaltierten) Straßen eher kürzer als 20 Jahre anzusetzen sind, wird die Verzinsung negativ. Dies berücksichtigt allerdings nicht die zahlreichen weiteren positiven Wirkungen, die plausibel angenommen werden können. Weder der Nutzen aus Traktor- und Motorradfahrten sowie sämtlichem nicht-motorisierten Transport wurde in der Rechnung berücksichtigt, noch der Nutzen aus gesteigerten Einkommen durch erhöhte landwirtschaftliche Produktion und bessere Preise, erhöhtem Schulbesuch, Verbesserung der Gesundheitsversorgung, Pflege sozialer Kontakte, etc.

Dies kann die Schwächen in der Produktionseffizienz jedoch nur teilweise aufwiegen, so dass die Effizienz insgesamt als nicht mehr zufriedenstellend beurteilt wird.

Effizienz Teilnote: 4

Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen

Mit dem Programm sollte das landwirtschaftliche Einkommen der dort lebenden armen Bevölkerung gesteigert werden (übergeordnetes Programmziel). Sowohl das landwirtschaftliche Einkommen als auch die Menge oder der Wert der landwirtschaftlichen Produktion sind - wohl wegen des damit verbundenen hohen statistischen Aufwands - ex ante nicht erhoben worden. Das Programm erschließt jedoch eine fruchtbare landwirtschaftlich genutzte Region. Es wurden bei den Interviews während der Ex-post-Evaluierung Indizien gefunden, dass sich die landwirtschaftlichen realen Outputpreise ab Farm erhöht haben. Auch

haben befragte Bauern auf die Vorteile der verbesserten Vermarktung hingewiesen. Hierbei spielten insbesondere geringere Ernte- und Lagerungsverluste eine Rolle. Wir halten diese Zusammenhänge für plausibel, können sie aber leider nicht schlüssig durch die sozio-ökonomische Studie stichhaltiger belegen, da sie zu dieser Frage nur begrenzte und uneindeutige Informationen liefert.

Es ist ferner erwartet worden, dass die realen Transportkosten, zu messen am Weg zwischen Wohnung und nächstgelegenen Krankenhaus, durch den Straßenausbau sinken. Die angefertigte sozio-ökonomische Studie kommt hier zu recht aussagekräftigen Ergebnissen. Für alle untersuchten Straßen, einschließlich der durch die FZ ausgebauten Straße, gilt: Die realen Kosten sind nicht gesunken, sondern gestiegen. Allerdings sind die Transportkosten auf den untersuchten nicht ausgebauten Straßen real deutlich stärker, nämlich um 205 % gestiegen, als auf den rehabilitierten Straßen, die eine Kostensteigerung von durchschnittlich nur 110,3 % zu verzeichnen hatten. Es ist daher anzunehmen, dass eine allgemeine Transportkostensteigerung den Senkungseffekt des Ausbaus überkompensiert hat. Repräsentanten der Transport Union in Nsuta und in Ejura erklärten, dass sich die durch einen Straßenausbau bewirkten Kfz-Betriebskostensparnisse durchaus in den Beförderungstarifen niederschlagen.

Indikator	Zielwert FK 2011*	Ex-post-Evaluierung 2016**
(1) Landwirtschaftliche Outputpreise ab Farm (real)	Durchschnittliche Erhöhung um 15 %	unklar. Hinweise auf Erhöhung in Interviews. Laut Studie Erhöhung von 39,1 % im Durchschnitt von 7 untersuchten Straßen; Erhöhung von 12,5 % für eine Projektstraße; Steigerung je nach Anbaufrucht unterschiedlich und auch bei nicht ausgebauten Straßen gegeben.
(2) Transporttarif zwischen Wohnung und nächstgelegenen Krankenhaus (real)	Durchschnittliche Senkung in Höhe von 15 %	Erhöhung von 110,3 % für 7 untersuchte Straßen; von 92,3 % für eine Projektstraße. Aufgrund noch stärkerer Steigerungen auf nicht ausgebauten Straßen wird der Indikator als erreicht bewertet.

* Im Prüfungsbericht wurden keine Zielwerte festgelegt. Die Zielwerte wurden in der Fortschrittskontrolle von 2011 genannt.

** Studie des Durchführungsconsultants von 2015

Es ist zu ergänzen, dass durch das Programm sowohl die Gesundheitsstationen in den anliegenden Dörfern als auch die Krankenhäuser in den Distrikthauptstädten viel besser erreichbar sind als vorher. Wie bereits dargestellt, werden nunmehr alle Programmstraßen mit Sammeltaxis (Hauptverkehrsmittel) und Minibussen befahren. In Notfällen können Taxis auch per Mobiltelefon bestellt werden. Es ist, laut Aussage des Bürgermeisters von Nsuta, auch leichter geworden, Personal für die dörflichen Gesundheitsstationen zu finden.

In vielen anliegenden Dörfern existieren Grundschulen, in manchen auch Sekundarschulen. Da die Schüler im Normalfall zur (Grund-)Schule "gehen", kommt der Nutzen des Ausbaus vor allem denjenigen zugute, die die gewünschte (weiterführende) Schule nur mit Verkehrsmitteln erreichen können. Die Anstellung von Lehrern ist - ähnlich wie bei den Krankenstationen - mit der Anbindung der Dörfer an das Hauptstraßennetz leichter geworden.

Nicht zuletzt dient die Anbindung der Dörfer und Siedlungen einer Reihe von anderen Zwecken wie Einkäufen auf Märkten, Pflege sozialer Kontakte, Behördengängen, Bankbesuchen, um nur die wichtigsten zu nennen.

Es liegen keine Hinweise vor, inwieweit der hier verfolgte Ansatz, an viele Bauunternehmen Aufträge zu vergeben und deren Personal zu schulen, breitenwirksam gewesen ist und insbesondere zu einer Verbesserung der Straßenunterhaltung geführt hat. Nach Angaben des Bürgermeisters von Nsuta sowie

zweier Repräsentanten von Transport Unions ist die Unfallgefahr auf den Programmstraßen gering, da die Geschwindigkeit der Kfz und die Verkehrsdichte gering sind.

Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen Teilnote: 3

Nachhaltigkeit

Die Frage nach der Nachhaltigkeit eines Straßenprogramms ist im ghanaischen Kontext die Frage nach der ausreichenden Finanzierung der Straßenunterhaltung. Die Finanzierung der Erhaltung und der Erweiterung des Straßennetzes erfolgt aus dem 1985 gegründeten Road Fund sowie aus Haushaltsmitteln und Mitteln ausländischer Geber. Dabei kommt dem Road Fund die Aufgabe zu, das bestehende Netz dauerhaft zu unterhalten. Der Road Fund speist sich aus der Treibstoffsteuer sowie Maut- und Lizenzgebühren, wobei die Treibstoffsteuer rd. 70 % des Gesamtaufkommens ausmacht. Nominal sind die Einkünfte des Fonds zwar gestiegen, real sind sie aber gesunken. Auch die im Dezember 2015 um 7,4 Pesewa angehobene Treibstoffsteuer auf nunmehr 0,4 GHS (entsprechend 9,2 Eurocent bei einem Dieseltreibstoffpreis von rd. 78 Eurocent) ist bei weitem nicht ausreichend, um das Netz zu unterhalten. Der Road Fund finanziert die Unterhaltung der Nationalstraßen, der ländlichen Straßen und der Stadtstraßen. Bezogen auf die ingenieurmäßig ausgebauten ländlichen Straßen sank die Unterhaltungsquote von 63 % im Jahr 2013 auf 44 % 2014 und 39 % 2015. Für die Nationalstraßen liegen die Quoten für denselben Zeitraum bei 90 % und bei den städtischen Straßen zwischen 27 % und 88 %.

In allen drei Distrikten wurden die Programmstraßen mit zwei Ausnahmen routinemäßig unterhalten. Sie sind auch im Jahresprogramm 2016 für eine Routineunterhaltung, teilweise für eine periodische Unterhaltung vorgesehen.

Der gegenwärtige Zustand der Straßen ist überwiegend als gut zu bezeichnen. Die Straße von Aframsso nach Kyeiase weist allerdings viele erhebliche Fahrbahnbeschädigungen auf, die durch Baufahrzeuge im Zusammenhang mit dem Bau eines Wasserwerks entstanden sind. Weitere nennenswerte Straßenschäden waren auf dem Abschnitt Braholo - Dampoase zu sehen (Spurrillen und Verwerfungen auf der Straßenmitte). Auch auf den Abschnitten 1,8 und 9 waren kleinere Straßenschäden festzustellen. Aufgrund starken Pflanzenwachstums nach der Regenzeit war die Fahrbahn an vielen Stellen an den Seiten überwuchert.

Der Evaluator sieht ein erhebliches Risiko in der zukünftigen ausreichenden Straßenunterhaltung. Bei insgesamt zu geringen finanziellen Mitteln ist zu erwarten, dass die verfügbaren Mittel vor allem für Straßen mit erheblichen Schäden eingesetzt werden. Diese Prioritätensetzung würde dazu führen, dass sich der Straßenzustand der Programmstraßen zwar verschlechtert, aber dennoch eine Mindestbefahrbarkeit aufrechterhalten wird. Deshalb wird die Nachhaltigkeit insgesamt als zufriedenstellend bewertet.

Nachhaltigkeit Teilnote:3

Erläuterungen zur Methodik der Erfolgsbewertung (Rating)

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

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

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

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

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

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

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

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

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