

# Ex-post-Evaluierung – Kenia

**Sektor:** Landwirtschaftsentwicklung (31120)

**Vorhaben:** Verbesserung ländliche Straßen u. Wege im Mt Kenya-Gebiet

Phase I: 2001 66 652\*, Phase II: 2005 65 374

**Träger des Vorhabens:** Kenya Rural Roads Authority (KeRRa), bis 2007: Ministry of Roads, Public Works and Housing (MoRPWH)

## Ex-post-Evaluierungsbericht: 2016

		Phase I (Plan)	Phase I (Ist)	Phase II (Plan)	Phase II (Ist)
Investitionskosten (gesamt)	Mio. EUR	9,07	9,07	25,45	60,15
Eigenbeitrag	Mio. EUR	1,00	1,00	1,45	34,90
Finanzierung	Mio. EUR	8,07	8,07	24,00	25,25
davon BMZ-Mittel	Mio. EUR	8,07	8,07	4,00	4,00

\*) Vorhaben in der Stichprobe 2016



**Kurzbeschreibung:** Beide Finanzierungsphasen dienten ein und demselben Vorhaben und lassen sich deshalb nur gemeinsam bewerten. Das Vorhaben umfasste die Verbesserung der ländlichen Infrastruktur im Mt. Kenya Gebiet durch den Ausbau prioritärer Straßenabschnitte im Distrikt Meru zu ganzjährig befahrbaren Straßen. Das Vorhaben war Teil des Programms „Privatsektorentwicklung (PSDA)“ der deutsch-kenianischen Entwicklungszusammenarbeit und sollte über eine Verbesserung der Vermarktungsinfrastruktur in der Programmregion die Wirkungen der anderen Maßnahmen des EZ-Programms unterstützen. Das Vorhaben wurde durch EU-Mittel in Höhe von 21,25 Mio. EUR kofinanziert. In Folge allgemeiner Kostensteigerungen während der sehr langen Planungsphase, einer Erhöhung des Ausbaustandards und einer Unterschätzung der Kosten konnten von den vorgesehenen 215,8 Straßenkilometer nur rund 84 km ausgebaut werden. Die ausgewählten Abschnitte haben eine Sammelfunktion für den Abtransport der landwirtschaftlichen Produkte im Wegenetz der Region.

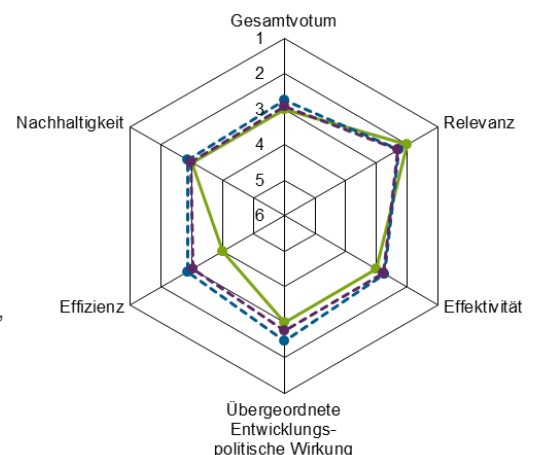
**Zielsystem:** Ziel der Maßnahme war es, die nachhaltige effiziente Abwicklung des erwarteten Verkehrsaufkommens auf den auszubauenden Straßenabschnitten und einen verbesserten Zugang zu sozialen Infrastruktureinrichtungen sicherzustellen. Die verbesserte Verkehrsanbindung sollte über höhere Haushaltseinkommen aus der Landwirtschaft und über die Erreichbarkeit sozialer Infrastruktureinrichtungen einen Beitrag zur Verbesserung der sozio-ökonomischen Lebensverhältnisse der Bevölkerung in der Programmregion leisten (übergeordnetes entwicklungspolitisches Ziel).

**Zielgruppe:** Primär die direkt im Einzugsgebiet der Straßen lebende Bevölkerung und die dort ansässigen landwirtschaftlichen und gewerblichen Betriebe.

## Gesamtvotum: Note 3 (beide Phasen)

**Begründung:** Das Vorhaben konnte gute entwicklungspolitische Wirkungen erzielen. Vor dem Hintergrund der starken Verzögerungen bei Durchführung des Baus und der signifikanten Kostenüberschreitungen müssen jedoch deutliche Abstriche bei der Effizienz gemacht werden. Der nicht abgeschlossene Reformprozess in Kenias Straßensektor stellt ein Risiko für die Nachhaltigkeit des Vorhabens dar.

**Bemerkenswert:** Die hohen entwicklungspolitischen Wirkungen des Vorhabens, wie z.B. die Ausdehnung der Teeernte von zuvor 7 Monaten auf 12 Monate im Jahr, konnten die Auswirkungen der Reduzierung des Umfangs der rehabilitierten Straßenabschnitte weitgehend kompensieren. Der starke Kostenanstieg wurde ausschließlich von kenianischer Seite getragen, was zu einem ungewöhnlich hohen Eigenbeitrag von ca. 50 % geführt hat.



—●— Vorhaben  
 - - - ● - - - Durchschnittsnote Sektor (ab 2007)  
 - - - ● - - - Durchschnittsnote Region (ab 2007)

## Bewertung nach DAC-Kriterien

### Gesamtvotum: Note 3 (beide Phasen)

#### Relevanz

Der Ansatz, durch den Ausbau der Transportinfrastruktur den Anbau sowie die Vermarktung landwirtschaftlicher Produkte in Potenzialregionen zu unterstützen, genießt unverändert hohe entwicklungspolitische Relevanz. Wenngleich in den letzten Jahren die Transportinfrastruktur in Kenia stark modernisiert worden ist, bleibt die mangelhafte Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur in ländlichen Gebieten ein wesentliches Entwicklungshemmnis. Gemäß einer Umfrage des National Democratic Institute im Jahr 2014 führten 55 % der befragten Kenianer auf, dass die Verbesserung des ländlichen Straßennetzes eine Priorität der neu geschaffenen Lokalregierungen sein sollte.

Die Programmregion Meru ist ein bedeutsames landwirtschaftliches Produktionsgebiet mit einer hohen Bevölkerungsdichte, günstigen klimatischen Bedingungen und fruchtbaren Böden. Die öffentlichen Investitionen in den Ausbau des Transportwegenetzes haben jedoch mit der Entwicklung in der Landwirtschaft nicht Schritt gehalten, so dass die Produktion vor allem hochwertiger landwirtschaftlicher Erzeugnisse deutlich unterhalb ihrer Möglichkeiten bleibt. Dies ist bei der Konzeption des Vorhabens richtig erkannt worden und ist unverändert schlüssig. So führt der zweite Meru County Entwicklungsplan (2013-2017) den schlechten Zustand des Straßennetzes, die damit einhergehende hohe Abhängigkeit von Zwischenhändlern sowie die niedrige Wertschöpfung bei der landwirtschaftlichen Produktion als zwei von vier zentralen Entwicklungshemmnissen in der Region an. Besonders problematisch ist die unzureichende Befahrbarkeit des Straßennetzes während der Regenzeit. Ein großer Teil der Schotter- und Erdstraßen, die 22 % bzw. 66 % des gesamten Straßennetzes im Meru County ausmachen, ist nicht durchgängig befahrbar, was sich negativ auf die Einkommen der Kleinbauern auswirkt, die höherwertige Produkte wie Tee, Bananen und Molkereiprodukte nicht ganzjährig, schnell genug und oftmals nur mit hohem Qualitätsverlust zu den Märkten transportieren können. Gleichzeitig hat sich die Bevölkerungsdichte in der Region seit Programmprüfung weiter erhöht, so dass es in Anbetracht schrumpfender Ackerflächen für die Kleinbauern zunehmend wichtiger wird, auf höherwertige Kulturen umzuschwenken.

Die Ausrichtung des Vorhabens entspricht der kenianischen nationalen Entwicklungsstrategie „Vision 2030“ sowie der in Anlehnung daran formulierten zweiten nationalen Entwicklungsstrategie (Medium Term Development Plan II, 2013-2017), die den Ausbau des Straßennetzes als Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung besonders hervorhebt. Das Vorhaben fügte sich schlüssig in die kenianische Sektorstrategie ein, welche darauf abzielt, das ländliche Wegenetz stufenweise zu allwetterfesten Asphaltstraßen aufzuwerten; es leistete über den Ansatz, den Privatsektor an Bau sowie Instandhaltungsarbeiten der Programmstraßen zu beteiligen, einen Beitrag zur landesweiten Umsetzung des „Roads 2000“-Programms, das u.a. eine Beteiligung des Privatsektors an der Instandhaltung von Straßen anstrebt. Das Vorhaben stand zum Zeitpunkt der Konzeption im Einklang mit den entwicklungspolitischen Schwerpunkten der BMZ-Länderstrategie und stellt eine wichtige Komponente des Programms „Privatsektorentwicklung in der kenianischen Landwirtschaft“ (PSDA) der deutschen EZ dar.

#### Relevanz Teilnote: 2 (beide Phasen)

#### Effektivität

Programmziel des Vorhabens war die nachhaltige effiziente Abwicklung des erwarteten Verkehrsaufkommens auf den ausgebauten Straßenabschnitten und die Schaffung eines verbesserten Zugangs zu sozialer Infrastruktur, zu messen an einem Anstieg des Verkehrsaufkommens, einer Verringerung der Transporttarife entlang der Programmstraßen und einer Verringerung der Transportkosten und -zeiten zu nächstgelegener Schule bzw. nächstgelegenen Gesundheitszentrum.

Alle verfügbaren Informationen und Erhebungsdaten lassen darauf schließen, dass die Programmzielindikatoren erreicht worden sind. Die Programminterventionen haben zu einem durchschnittlichen Anstieg des Verkehrs auf den Programmstraßen um 67 % geführt, so dass der Zielindikator (Anstieg um 30 %) deutlich übertroffen wurde. Positiv hervorzuheben ist die vorrangige Nutzung der Straßen durch Perso-

nenkraftwagen (PKWs), gefolgt von den in Kenia üblichen Sammeltaxis und kleineren landwirtschaftlichen Fahrzeugen, mit denen die Güter von der Farm zum Verkauf in verschiedene Teile des Landes gebracht werden. Der hohe Anteil an PKW lässt sich auf die hohe Dichte an kleineren Geschäften entlang der Programmstraßen zurückführen, die mit leichten Konsumgütern beliefert werden. Bei Abschlusskontrolle war festgestellt worden, dass die Transportkosten für Personen- und Frachtverkehr entlang der Programmstraßen in Folge der geringeren Fahrzeugbetriebskosten und der verbesserten Anbindung seit Fertigstellung der Straßen um rund 35-50 % gesunken sind. Die Annahme ist plausibel, dass die Nutzer der Programmstraßen weiterhin in ähnlichem Maße von derartigen Kosteneinsparungen profitieren und somit der Zielindikator einer Reduzierung der Transportkosten um mindestens 30 % erreicht worden ist. Es konnte nicht nachgehalten werden, wie sich speziell die Transportkosten und -zeiten zu sozialen und gesundheitlichen Einrichtungen entwickelt haben. Angabegemäß haben sich jedoch die Transportzeiten entlang der Programmstraßen in Folge des höheren Ausbaustandards halbiert, so dass analog davon ausgegangen werden kann, dass sich auch die Reisekosten- und -zeiten zu Schulen und Gesundheitsstationen reduziert haben und der Zielindikator somit erreicht wurde.

Die Programmmaßnahmen hatten zudem zum Ziel, über eine bessere Marktanbindung die Wirkungen des sich mittlerweile in Phase IV befindenden Bewässerungsvorhabens „Kleinbewässerung Mt. Kenya“ zu unterstützen. Letztendlich befand sich jedoch nur eine geringe Zahl der FZ-finanzierten Kleinbewässerungsanlagen im direkten Einzugsgebiet der Straßen, so dass es sich nicht wirklich um komplementäre Vorhaben handelte. Positiv gilt es jedoch hervorzuheben, dass das hier behandelte Vorhaben die Marktanbindung einer Reihe von Kleinbewässerungsanlagen verbessert hat, die in den 1980er Jahren FZ-finanziert wurden und noch immer erfolgreich betrieben und genutzt werden.

Einschränkend gilt es anzumerken, dass es im Rahmen des Vorhabens zu deutlichen Abweichungen bei wesentlichen Planungskriterien wie Zeitplan und Ausbaustandard der finanzierten Straßen kam, so dass die bei Programmprüfung angedachte Zahl an auszubauenden Straßenkilometern von 215,8 km auf insgesamt nur 84 km reduziert werden musste.

In Anbetracht der stark reduzierten Kilometerzahl wird die Effektivität nur mit „zufriedenstellend“ bewertet.

#### **Effektivität Teilnote: 3 (beide Phasen)**

#### **Effizienz**

Sowohl bei der Planung als auch bei der Umsetzung kam es zu Verzögerungen. Verzögerungen bei der Planung ergaben sich aufgrund des langwierigen Auswahlverfahrens für den Consultant, der fachlichen Überarbeitung der Ausschreibung der Bauverträge sowie bürokratischer Hemmnisse, die sich aus der Übertragung der Zuständigkeit des Vorhabens vom Straßenministerium auf den neuen Programmträger Kenya Rural Roads Authority (KeRRA) ergaben. Auch die Bauführung verlief merklich schleppend, was sich auf ungeklärte Landrechte sowie Spannungen zwischen Träger und Durchführungsconsultant sowie zwischen Träger und Bauunternehmer zurückführen ließ, die ex post in ihrem vollen Umfang nicht mehr nachzuvollziehen waren. Die Bauzeit verlängerte sich von 24 auf 33 Monate. Bemerkenswert ist jedoch, dass es auch in anderen national finanzierten Straßenbauprojekten zu Spannungen zwischen den kenianischen Auftraggebern und dem Bauunternehmer kam, so dass kein direkter Bezug zu dem FZ-Vorhaben zu bestehen scheint. Letztendlich konnte die Bauphase des Vorhabens erst im Oktober 2012 - und somit 3 Jahre später als vorgesehen - beendet werden.

Die Kostenüberschreitung von 100 % (bei deutlich verringerter Streckenlänge) kann einerseits durch den zu niedrig angesetzten Ausbaustandard bei Prüfung und andererseits durch die zu niedrig angesetzten Preise erklärt werden. Eine Reihe erforderlicher Bauwerke, wie z.B. 7 neue Brücken, blieben in der Machbarkeitsstudie unberücksichtigt. In Anbetracht der Auswirkungen des Klimawandels, die sich in Form von häufiger werdenden starken Regenfällen in der Programmregion niederschlagen, ist der höhere Ausbaustandard als angemessen zu bewerten. Zudem wirkten sich ein genereller Anstieg der Baukosten, der auch in vergleichbaren Vorhaben konstatiert wurde (FZ-Vorhaben Straße Maai Mahiu-Narok), sowie steigende Kosten für den Consultant in Folge der notwendig gewordenen Vertragsverlängerung negativ auf die Gesamtkosten aus. In den letzten Jahren sind Kostenüberschreitungen bei geberfinanzierten Stra-

ßenbauvorhaben in Afrika immer häufiger geworden.<sup>1</sup> Die realisierten Kosten liegen vor dem Hintergrund des erhöhten Baustandards noch am oberen Rand des Kostenrahmens, der für Straßen vergleichbaren Ausbaustandards, der etwa bei Nationalstraßen realisiert wird, realistisch ist. Die Mehrkosten wurden fast ausschließlich von kenianischer Seite getragen, was zu einem ungewöhnlich hohen Eigenbeitrag in Höhe von knapp 50 % der Gesamtfinanzierung geführt hat.

Produktions- und Allokationseffizienz wurden beeinträchtigt durch Verzögerungen und Kostensteigerungen - die Einheitskosten stiegen letztendlich von 179.000 EUR pro Straßenkilometer auf 790.00 EUR/km - sowie nahezu fehlende Synergieeffekte mit den unter demselben EZ-Programm realisierten Bewässerungsvorhaben (siehe Relevanz). Diese effizienzmindernden Faktoren können durch das erhöhte Verkehrsaufkommen und Verbesserungen in den Vermarktungsstrukturen nur teilweise aufgewogen werden, so dass die Effizienz insgesamt als nicht mehr zufriedenstellend bewertet wird.

#### Effizienz Teilnote: 4 (beide Phasen)

### Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen

Als übergeordnetes entwicklungspolitisches Ziel wurde für das Vorhaben eine Verbesserung der Lebensbedingungen für die Zielgruppen definiert, zu messen an der Zunahme des Anteils hochwertiger Produkte an der landwirtschaftlichen Erzeugung und einem Anstieg der landwirtschaftlichen Einkommen in der Programmregion. Aus heutiger Sicht deutet vieles darauf hin, dass die entwicklungspolitischen Wirkungen erreicht werden konnten. Einschränkend muss angemerkt werden, dass sich diese qualitative Bewertung nur auf die Ergebnisse stichprobenartiger Befragungen entlang der Programmstraße und Telefoninterviews mit Managern zweier Teefabriken im Einzugsbereich der Straßen stützen kann.

Der Anteil hochwertiger Produkte an der Erzeugung in der Programmregion konnte deutlich gesteigert werden. Wenngleich keine quantitativen Daten zur Entwicklung der Anbaustruktur vorliegen, ist es auffällig, dass im Vergleich mit benachbarten Straßen niederer Qualität mehr höherwertige Güter wie Tee und Bananen entlang der Programmstraßen angebaut werden. Besonders der Anteil an Tee - eines der Hauptanbauprodukte in der Programmregion - an der landwirtschaftlichen Erzeugung konnte in Folge der Vorhaben gesteigert werden. Dank der ganzjährigen Befahrbarkeit konnte die Erntesaison für Tee von zuvor 7 Monaten auf 12 Monate im Jahr ausgedehnt werden, wodurch die Ernte von sogenanntem „Green Leaf“ um 15-35 % gesteigert wurde. Die kürzeren Transportzeiten und geringere Staubbelastung hatten außerdem einen Anstieg der Qualität des Schwarztees und somit auch der Verkaufspreise zur Folge. Berichterstattungen in den kenianischen Medien weisen jedoch auf Verteilungskonflikte zwischen den Teebauern und dem Management der Teefabriken im Distrikt Meru hin, was darauf hindeutet, dass die Kleinbauern nicht in vollem Maße von den Preissteigerungen profitieren<sup>2</sup>. Dennoch kam es in Folge der Vorhaben zu einer Erhöhung der landwirtschaftlichen Einkommen aus dem Verkauf von Tee und Bananen. Dank der verbesserten Straßenanbindung ist es den Lastwagen nun möglich, die Waren direkt bei den Bananenbauern an der Farm abzuholen, wodurch die (finanzielle) Abhängigkeit der Kleinbauern von Zwischenhändlern reduziert werden konnte und Angaben zur Folge die Verkaufspreise gesteigert werden konnten. Beispielsweise konnten für ein Bündel Bananen bei AK 400 KSH statt zuvor ca. 250 KSH erzielt werden. Zudem konnte das Vorhaben zumindest temporär positive Beschäftigungsentwicklungen entfalten, da während der Bauvorhaben bis zu 500 lokale Arbeitskräfte im Jahr auf den Baustellen beschäftigt werden konnten. Wissenschaftliche Studien zeigen auf<sup>3</sup>, dass Straßenbauvorhaben sich im Regelfall auch langfristig über eine Steigerung der Mobilität der Arbeitskräfte positiv auf die Beschäftigung auswirken.

Es gibt Hinweise darauf, dass es als indirekte Wirkung des Vorhabens zu einer Aufwertung kleinerer ländlicher Wege in der Programmregion kam. Diese im Vorfeld nicht antizipierten positiven Nebenwirkungen ergaben sich daraus, dass im Rahmen des Vorhabens die Zugangsstraßen zu drei Teefabriken asphaltiert wurden. Normalerweise sind die genossenschaftlich organisierten Teefabriken eigenständig für die Instandhaltung bzw. den Ausbau der Zubringerstraßen der Fabriken zuständig. Dank des Ausbaus der

<sup>1</sup> African Development Bank (2014), "Study on Road Infrastructure Costs: Analysis of Unit Costs and Cost Overruns of Road Infrastructure Projects in Africa", Statistics Department AfDB, May 2014.

<sup>2</sup> Republic of Kenya, 1st Assembly, 2nd Session, 27th November 2014, "Meru County Tea Report".

<sup>3</sup> KfW Studies and Proceedings (2014) - Employment Effects of road construction and access-to-energy interventions - Evidence from a review of the literature.

Zubringerstraßen im Rahmen des Vorhabens konnten die Teefabriken die ihnen zur Straßeninstandhaltung zur Verfügung stehenden Mittel für die Aufwertung kleinerer ländlicher Wege nutzen.

Unfälle stellen ein enormes Problem in Subsahara-Afrika und auch in Kenia dar. Auf Kenias Straßen sterben im Jahr 3.000-3.500 Menschen, was einer sehr hohen Quote von ca. 20 pro 10.000 Fahrzeuge entspricht. 40-50 % der Verkehrstoten sind Fußgänger. Unmittelbar nach Fertigstellung der Programmmaßnahmen, die innerhalb von Ortschaften auch geschwindigkeitshemmende Schwellen umfassten, fanden mehrere Fußgänger den Tod auf den Programmstraßen. Es wurden daraufhin Schulungen in Grundschulen initiiert, um die Menschen besser über die Straßenverkehrsrisiken aufzuklären. In zukünftigen Vorhaben wäre der Verkehrssicherheit im Vorfeld noch stärkere Aufmerksamkeit zu widmen.

Es gibt keine Hinweise darauf, dass andere negative Nebenwirkungen, wie z.B. eine erhöhte Verbreitung von HIV/AIDS, in Folge des Vorhabens aufgetreten sind. Es gibt zudem keine Anhaltspunkte für die Verdrängung kleinbäuerlicher Betriebe durch agroindustrielle Unternehmer (bspw. großflächiger Tee- und Bananenanbau).

Zusammenfassend werden die übergeordneten Wirkungen als zufriedenstellend gewertet.

### Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen Teilnote: 3 (beide Phasen)

#### Nachhaltigkeit

Die Nachhaltigkeit der Wirkung von Straßen hängt zentral von ihrer Instandhaltung ab. Die ab 2009 eingeführte Struktur mit dem Kenya Roads Board als Steuerungs- und Mittelverwaltungsgremium und der „Kenya Rural Roads Authority“ (KeRRA) als verantwortlicher Organisation für Ausbau und Unterhaltung des ländlichen Straßennetzes hat die institutionellen Rahmenbedingungen für die Straßeninstandhaltung in Kenia gestärkt. Wenngleich sich der Programmträger KeRRA zu Programmbeginn als relativ schwach präsentierte, konnte im Rahmen dieser Evaluierung wie auch im Zusammenhang mit anderen Vorhaben der Eindruck gewonnen werden, dass sich die Leistungsfähigkeit des Trägers seitdem deutlich erhöht hat. In den letzten Jahren profitierte die KeRRA von umfangreicher institutioneller Förderung, z.B. durch den 10. und 11. European Development Fund, wodurch sich Qualifikation und Qualität bei Planung und Umsetzung der Straßenwartungsmaßnahmen verbessert haben. Im Rahmen dieser Evaluierung organisierte der Träger zudem eigenständig eine Verkehrszählung auf den Programmstraßen.

Die institutionellen Reformen haben grundsätzlich zu einer verbesserten Mittelallokation für die Straßeninstandhaltung geführt. Die verfügbaren Mittel des Road Maintenance Levy Funds steigen kontinuierlich an und die der KeRRA zustehenden Mittel werden intern nach festgelegten Kriterien auf die Bezirke verteilt. Dennoch reichen die zur Verfügung stehenden Budgets noch immer nicht aus, um alle klassifizierten Straßen in die jährlichen Wartungspläne der Programmdistrikte aufnehmen zu können. In Anbetracht knapper Mittel muss KeRRA priorisieren und setzt vorrangig die Straßen instand, die der Instandhaltung am dringendsten bedürfen.

In Folge der noch nicht abgeschlossenen institutionellen Restrukturierung gestaltete es sich schwierig, Informationen darüber zu erhalten, wie die Instandhaltung der Programmstraßen erfolgt. Bei einer Befahrung der Programmstraßen Ende 2013 entstand - angesichts von durch Abfall bzw. Erdreich zugesetzten Durchlässen - der Eindruck, dass keine bzw. kaum routinemäßige Instandhaltungsmaßnahmen auf den Straßen erfolgen. Bei einer weiteren Befahrung Ende 2014 wurde ein etwas positiverer Eindruck gewonnen. Nach Aussage des Trägers finden Routinewartungsmaßnahmen statt. Vor dem Hintergrund der allgemeinen Mittelknappheit, des hohen Ausbaustandards der Programmstraßen und von Erfahrungen mit vergleichbaren Vorhaben in Kenia kann davon ausgegangen werden, dass bisher keine periodischen Wartungsarbeiten durchgeführt wurden. Gleichzeitig ist die Annahme plausibel, dass Mittel für die Wartung kritischer Straßenabschnitte zur Verfügung gestellt werden, wodurch die langfristige Befahrbarkeit der Straßen sichergestellt sein wird. Positiv ist anzumerken, dass der Träger sich der Problematik der Straßeninstandhaltung ausreichend bewusst ist, was sich in den lebhaften Diskussionen auf nationaler Ebene bezüglich der Entwicklung kostengünstigerer Bau- und Instandhaltungsverfahren von Straßen zeigt.

Aus heutiger Sicht stellt der nicht abgeschlossene Reformprozess im Straßensektor ein deutliches Risiko für die Nachhaltigkeit des Vorhabens dar. Wenngleich erst 2009 die Verantwortung für den Ausbau und die Instandhaltung des ländlichen Wegenetzes auf KeRRA übertragen worden ist, sieht die Verfassung

von 2010 vor, dass die Zuständigkeit für Bau und Instandhaltung ländlicher Straßen von KeRRA auf die Counties übertragen wird. Dieser im Jahr 2015 vorgesehene Reformschritt wurde jedoch trotz Klage der Counties gegen KeRRA vor dem kenianischen Verfassungsgericht bisher nicht umgesetzt. Es wird erwartet, dass die Kompetenzfrage innerhalb der nächsten Monate geklärt werden wird. Genauere Informationen, ob die Programmstraßen in Zukunft von den Counties instand gehalten werden und ob diesen dafür Mittel aus dem nationalen Budget zur Verfügung gestellt werden, standen zum Zeitpunkt der Ex-post-Evaluierung nicht zur Verfügung. Im Interesse einer gesicherten Nachhaltigkeit wäre es wünschenswert die institutionellen Unklarheiten möglichst bald zu bereinigen.

**Nachhaltigkeit Teilnote: 3 (beide Phasen)**



### Erläuterungen zur Methodik der Erfolgsbewertung (Rating)

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

<b>Stufe 1</b>	sehr gutes, deutlich über den Erwartungen liegendes Ergebnis
<b>Stufe 2</b>	gutes, voll den Erwartungen entsprechendes Ergebnis, ohne wesentliche Mängel
<b>Stufe 3</b>	zufriedenstellendes Ergebnis; liegt unter den Erwartungen, aber es dominieren die positiven Ergebnisse
<b>Stufe 4</b>	nicht zufriedenstellendes Ergebnis; liegt deutlich unter den Erwartungen und es dominieren trotz erkennbarer positiver Ergebnisse die negativen Ergebnisse
<b>Stufe 5</b>	eindeutig unzureichendes Ergebnis: trotz einiger positiver Teilergebnisse dominieren die negativen Ergebnisse deutlich
<b>Stufe 6</b>	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.