

**Albanien: Rehabilitierung Flughafen Rinas**

**Schlussprüfung**

<b>OECD-Förderbereich</b>	21050 - Luftverkehrswesen	
<b>BMZ-Projektnummer</b>	1996 65 159	Sachinvestition
	96 168	Personelle Unterstützung
<b>Projektträger</b>	Albtransport	
<b>Consultant</b>	Dorsch Consult (Investitionsmaßnahme) Friedel Landwehr (Aus- und Fortbildungsmaßnahme, A&F)	
<b>Jahr der Schlussprüfung</b>	<b>2003</b>	
	<b>Projektprüfung (Plan)</b>	<b>Schlussprüfung (Ist)</b>
<b>Durchführungsbeginn (Sachinvestition)</b>	3. Quartal 1996	4. Quartal 1996
<b>Durchführungszeitraum</b>	07/96 – 03/98	10/96 – 12/00
<b>Investitionskosten</b>	25,0 Mio EUR	25,7 Mio EUR
<b>Eigenbeitrag</b>	0,51 Mio EUR	2,1 Mio EUR
<b>Finanzierung, davon FZ-Mittel</b>	25,0 Mio EUR, davon aus FZ 24,5 Mio EUR	25,7 Mio EUR, davon aus FZ 23,6 Mio EUR
<b>Andere beteiligte Institutionen/Geber</b>	keine	keine
<b>Erfolgseinstufung</b>	Entfällt wegen eingeschränktem Prüfungsauftrag	
• <b>Signifikanz/Relevanz</b>	Entfällt wegen eingeschränktem Prüfungsauftrag	
• <b>Effektivität</b>	Entfällt wegen eingeschränktem Prüfungsauftrag	
• <b>Effizienz</b>	Entfällt wegen eingeschränktem Prüfungsauftrag	

**Kurzbeschreibung, Oberziel und Projektziele mit Indikatoren**

Wegen der prekären Situation des Flughafens zum Zeitpunkt der Projektprüfung konzentrierte sich das Vorhaben auf die Lösung der dringlichsten, unmittelbar flugtechnischen Probleme. So wurden aus FZ-Mitteln die Rehabilitierung der Start- und Landebahn (S/L-Bahn), von Rollbahnen, der Bau eines zweiten Vorfeldes sowie eines Sicherheitszaunes und die Lieferung und Installation von Navigations- und Stromversorgungsanlagen finanziert. Zur Sicherstellung von Betrieb und Instandhaltung wurden technische Trainingsmaßnahmen (A&F) für den Projektträger Albtransport eingeplant.

Projektziel war die Gewährleistung der flugtechnischen Sicherheit und die Erhöhung der flugseitigen Effizienz auf dem Flughafen. Als Indikator war die Veröffentlichung des Anflugverfahren in der Aeronautical Information Publication (AIP) und seine Einhaltung über einen Zeitraum von fünf Jahren nach Inbetriebnahme definiert worden. Das Oberziel bestand darin, den regionalen und internationalen Flugverkehr aufrecht zu erhalten. Angesichts der äußerst prekären Situation des Flughafens und des dringenden Handlungsbedarfs zur Aufrechterhaltung des zivilen Flug-

verkehrs basierte das Vorhaben auf einem eingeschränkten Prüfungsauftrag, eingegrenzt auf die Prüfungspunkte: „Gestaltung des Vorhabens“ und „Gesamtkosten und Finanzierung“.

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

Das bei Projektprüfung erstellte, überarbeitete Konzept sah vor, die aus FZ-Mitteln finanzierten Maßnahmen durch ein zuvor in einem Bieterwettbewerb ermitteltes Firmenkonsortium Siemens (technische Anlagen) und Walter-Bau (Hoch- und Tiefbauten) auf der Grundlage vereinbarter Festpreise durchzuführen. Die geplanten Maßnahmen wurden mit geringfügigen Modifikationen wie geplant durchgeführt. Die Inbetriebnahme der Investitionsmaßnahmen verzögerte sich – u.a. auch wegen politischer Unruhen – um rd. 2 Jahre. Das Final Acceptance Certificate wurde im November 1999 ausgestellt. Die Durchführung der A&F-Maßnahme verzögerte sich zusätzlich auf Grund der Kosovo-Krise. Das praktische Gerätetraining konnte erst ab Sommer 2000 durchgeführt werden und dauerte bis März 2002.

Albaniens ziviler Flugverkehrsdienst wurde 1999 reorganisiert. Es entstanden die zwei rechtlich selbstständigen Träger, Altransport und ANTA. Die Haupteinnahmequelle der ANTA, die von internationalen Fluggesellschaften zu entrichtende Überfluggebühr, wurde zu einer nationalen Steuer erklärt. Lediglich 25 % verblieben bei der ANTA, 75 % waren an das Finanzministerium abzuführen. Ziele der in 2000 vereinbarten zweiten A&F-Maßnahme war, die Bedingungen für die finanzielle Überlebensfähigkeit der ANTA aufzuzeigen und Empfehlungen für eine Steigerung ihrer organisatorischen Effizienz zu entwickeln (Milestone I). Die zweite A&F-Maßnahme wurde zwischen dem 4. Quartal 2000 bis Juli 2001 durchgeführt. Die Ergebnisse des Milestone I wurden erreicht. Auf eine geplante Unterstützung der ANTA bei der Umsetzung dieser Empfehlungen (Milestone II und III) wurde verzichtet, da die Akzeptanz der ausgesprochenen Empfehlungen durch ANTA und ihre Motivation, sie kurzfristig umzusetzen, gering war.

### **Wesentliche Ergebnisse der Wirkungsanalyse und Erfolgsbewertung**

Die angestrebten Ergebnisse der durch die FZ-Mittel finanzierten Investitionsmaßnahmen - Abwicklung des Flugverkehrs bei Starts und Landungen gemäß internationaler Richtlinien und Sicherheitsvorschriften sowie Aufrechterhaltung des zivilen Luftverkehrs - wurden im wesentlichen erreicht. Die Flugbewegungen sind seit 1996 deutlich gestiegen (von rd. 3.800 auf rd. 5.000 Flüge in 2002). Die Zahl der von Altransport abgefertigten Passagiere wuchs im selben Zeitraum von 283.000 auf rd. 500.000 Passagiere. Das Frachtaufkommen stieg von 1.000 to auf 1.800 to p. a..

Durch die erste, technische A&F-Maßnahme wurde das Personal beider Betreiber – ANTA und Altransport – befähigt, die durch das Projekt bereitgestellten Anlagen ordnungsgemäß zu betreiben und zu warten.

Nachdem sich die albanische Regierung entschloss, ihren Anteil an den Überfluggebühren ab dem Jahr 2002 von 75 % auf 20 % zu reduzieren, verbesserte sich die finanzielle Lage der ANTA stark. Sie erwirtschaftete in 2002 einen Gewinn nach Steuern i. H. von 4,2 Mio USD. Sie kann damit die Kosten für eine ordnungsgemäße Unterhaltung der Anlagen einschließlich der Beschaffung von Ersatzteilen tragen.

Wegen des eingeschränkten Prüfungsauftrags entfällt eine Bewertung des entwicklungspolitischen Erfolgs des Vorhabens

### **Projektübergreifende Schlussfolgerungen**

Die projektübergreifende Schlussfolgerung ist, dass bei FZ-Projekten in komplexen Transportsystemen (z.B. Flughäfen) - auch wenn sie nur als kurzfristige Notmaßnahmen in einzelnen Funktionsbereichen konzipiert sind - möglichst früh darauf gedrängt wird, die relevanten Träger

durch eine frühe strategische Allianz mit erfahrenen Betreibern (gegebenenfalls im Rahmen von Privatisierungen) nachhaltig zu stärken.

#### Legende

Entwicklungspolitisch erfolgreich: Stufen 1 bis 3	
Stufe 1	Sehr gute oder gute entwicklungspolitische Wirksamkeit
Stufe 2	Zufriedenstellende entwicklungspolitische Wirksamkeit
Stufe 3	Insgesamt ausreichende entwicklungspolitische Wirksamkeit
Entwicklungspolitisch nicht erfolgreich: Stufen 4 bis 6	
Stufe 4	Insgesamt nicht mehr ausreichende entwicklungspolitische Wirksamkeit
Stufe 5	Eindeutig unzureichende entwicklungspolitische Wirksamkeit
Stufe 6	Das Vorhaben ist völlig gescheitert

#### Kriterien der Erfolgsbeurteilung

Bei der Bewertung der "entwicklungspolitischen Wirksamkeit" und Einordnung eines Vorhabens in die verschiedenen, weiter unten näher beschriebenen Erfolgsstufen im Rahmen der Schlussprüfung stehen folgende Grundfragen im Mittelpunkt:

- Werden die mit dem Vorhaben angestrebten **Projektziele** in ausreichendem Umfang erreicht (Frage der **Effektivität** des Projekts) ?
- Werden mit dem Vorhaben in ausreichendem Maße **entwicklungspolitisch wichtige Wirkungen** erreicht (Frage der **Relevanz** und **Signifikanz** des Projekts; gemessen an der Erreichung des vorab festgelegten entwicklungspolitischen Oberziels und den Wirkungen im politischen, institutionellen, sozio-ökonomischen und –kulturellen sowie ökologischen Bereich) ?
- Wurden und werden die Ziele mit einem **angemessenen Mitteleinsatz/Aufwand** erreicht und wie ist der einzel- und gesamtwirtschaftliche Beitrag zu bemessen (Frage der **Effizienz** der Projektkonzeption) ?
- Soweit unerwünschte (**Neben-)Wirkungen** auftreten, sind diese hinnehmbar?

Der für die Einschätzung eines Projekts ganz zentrale Aspekt der **Nachhaltigkeit** wird von uns nicht als separate Bewertungskategorie behandelt sondern als Querschnittsthema bei allen vier Grundfragen des Projekterfolgs. Ein Vorhaben ist dann nachhaltig, wenn der Projektträger und/oder die Zielgruppe in der Lage sind, nach Beendigung der finanziellen, organisatorischen und/oder technischen Unterstützung die geschaffenen Projektanlagen über eine insgesamt wirtschaftlich angemessene Nutzungsdauer weiter zu nutzen bzw. die Projektaktivitäten eigenständig mit positiven Ergebnissen weiter zu führen.