

Ex Post-Evaluierung: Kurzbericht

Indien: Private Sector Infrastructure Facility at State Level (PSIF)



Vorhaben/Auftraggeber	Private Sector Infrastructure Facility at State Level BMZ-Nr: 2001 66 280 (Inv.) und 2002 70 348 (BM)	
Projekträger	Eine indische Finanzinstitution zur Infrastrukturfinanzierung	
Jahr Grundgesamtheit/Jahr Ex Post-Evaluierungsbericht: 2012*/2012		
	Projektprüfung (Plan)	Ex Post-Evaluierung (Ist)
Investitionskosten	86,00 Mio. EUR (Inv.) 1,50 Mio. EUR (BM)	54,00 Mio. EUR (Inv.) 0,75 Mio. EUR (BM)**
Eigenbeitrag	-	-
Finanzierung, davon BMZ-Mittel	69,00 Mio. EUR 17,00 Mio. EUR	54,00 Mio. EUR 8,50 Mio. EUR

* Vorhaben in Stichprobe; ** BM bei Ex Post-Evaluierung mit 0,33 Mio. EUR belegt

Projektbeschreibung: Das Vorhaben umfasst eine Kreditlinie an eine landesweit tätige, zu 40% staatliche Finanzinstitution (Apex-Institution) zur Refinanzierung von fünf privaten Infrastrukturvorhaben in den vier Bereichen Straßenbau, Telekommunikation, Energie und Wasserversorgung in den vier indischen Bundesstaaten Rajasthan, Andhra Pradesh, Tamil Nadu und Orissa. Das Vorhaben umfasst eine FZ-Verbundfinanzierung, bestehend aus einem IDA-Darlehen und zwei KfW Marktmitteldarlehen von insgesamt 54 Mio. EUR sowie einer Begleitmaßnahme von 0,75 Mio. EUR.

Zielsystem: Oberziel: Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung sowie zur Verbesserung der Lebensbedingungen durch eine quantitative und qualitative Verbesserung der wirtschaftlichen Infrastruktur in reformwilligen indischen Bundesstaaten. Das Oberziel sollte durch folgende Projektziele erreicht werden:

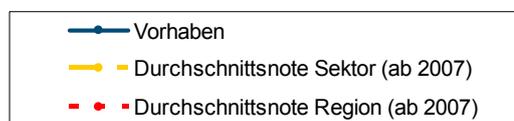
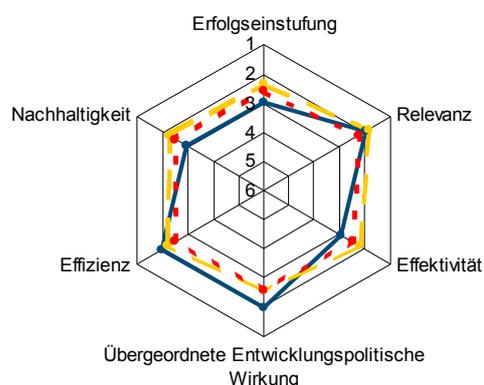
1. Beitrag zur Verbesserung der Finanzierungsmöglichkeiten für private Infrastrukturinvestitionen.
2. Beitrag zur langfristigen Entwicklung des Kapitalmarktes am langen Ende.

Zielgruppe: Unmittelbare Zielgruppe des Vorhabens sind in- und ausländische Projektentwickler, Investoren und Betreiber, die sich zu mindestens 51 % im Besitz privater Investoren befinden. Die letztlich Begünstigten sind jedoch die jeweiligen Nutzer der verbesserten wirtschaftlichen Infrastruktur und damit vorrangig die gewerbliche Wirtschaft und in der Folge auch die gesamte Bevölkerung.

Gesamtvotum: Note 3

Zwar hat das Vorhaben seine gesetzten Ziele zur Finanzsystementwicklung nicht erreicht, doch konnte privates Kapital zur Infrastrukturfinanzierung mobilisiert, mit diesen Mitteln als erfolgreich zu bewertende Investitionen getätigt und hierdurch gezeigt werden, dass der private Sektor einen Beitrag zur Infrastrukturentwicklung in Indien leisten kann.

Bewertung nach DAC-Kriterien



ZUSAMMENFASSENDE ERFOLGSBEWERTUNG

Gesamtvotum: Note: 3

Relevanz: Das Projekt adressierte die mangelnde Verfügbarkeit langfristiger Finanzierung für private Infrastrukturvorhaben. Damit wurde eines der zentralen Entwicklungshemmnisse der da-maligen indischen Wirtschaft, unzureichende physische Infrastruktur (Straßen, Telekom, Energie etc.), adressiert. Die Konzeption des Projektes war und ist kohärent zur Strategie, wie sie seitens der indischen Regierung im 9. Fünfjahresplan (1997-2002) dargelegt wurde, und fügte sich damit in die nationale Entwicklungsstrategie ein. Ferner ist die Intervention der deutschen FZ komplementär zu den Vorhaben anderer regionaler und bilateraler Entwicklungsorganisationen (Asiatische Entwicklungsbank, Weltbank, japanische EZ, etc.) aufgestellt. Durch die Stärkung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit unter Einbeziehung der Privatwirtschaftsförderung entspricht das Vorhaben den Schwerpunkten der Entwicklungszusammenarbeit der Bundesregierung mit Indien unter Beachtung relevanter Sektorstrategien.

Die Abwicklung des Vorhabens über eine Apex-Institution bot das Potential, neben der Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen auch den Finanzsektor langfristig in seiner Fähigkeit zu stärken, Kredite für Infrastrukturinvestitionen anzubieten.

Im Gleichklang mit diversen Unternehmen der Branche weitete der Projektträger, der sich zu 40% in staatlichem Eigentum befindet, im Laufe der Projektdurchführung seine Geschäftstätigkeit aus. Während der Projektprüfung den Schwerpunkt auf die Investitionsfinanzierung von Infrastrukturvorhaben legte, ist dieser zum Zeitpunkt der Ex Post-Evaluierung auch verstärkt in der (technischen) Projektentwicklung und -durchführung engagiert. Dies wirkt sich konzeptionell positiv auf die Realisierung von Infrastrukturprojekten mit privater Beteiligung aus, da der Projektträger die Finanzierung und Umsetzung von Großprojekten nunmehr aus einer Hand realisieren kann, bringt aber potentielle Einschränkungen in der Reichweite der Wirkung des Vorhabens im Bereich der Finanzsystementwicklung mit sich. Weiterhin Bestand hat die zum Zeitpunkt der Projektprüfung unterstellte Wirkungshypothese, über den Anreiz der Bereitstellung langfristigen Investitionskapitals in Kombination mit der Selektion reformwilliger indischer Bundesstaaten ein investorenfreundliches Umfeld zu schaffen und so erfolgreich private Infrastrukturvorhaben realisieren zu können. Hierdurch wird insofern ein wichtiger Engpass in der Entwicklung adressiert, als die Realisierung von großen Infrastrukturvorhaben zum Zeitpunkt der Projektprüfung vornehmlich in staatlicher Hand lag, staatliche Institutionen allein den Bedarf an Infrastruktur aber nicht zu decken in der Lage waren. Insofern bot der Ansatz des Vorhabens, den privaten Sektor zu einem verstärkten Engagement in der Realisierung großer Infrastrukturvorhaben anzuregen, einen damals noch recht innovativen Weg, den Ausbau der Infrastruktur zu beschleunigen.

Obgleich in der vergangenen Entwicklungsdekade bereits große Fortschritte in den Bereichen Infrastrukturentwicklung und Armutsreduktion erzielt wurden, ist die weiterhin sehr schnell

wachsende indische Wirtschaft auf den Ausbau der Infrastruktur angewiesen. Langfristiges Kapital und privates Engagement wird dazu auch zukünftig stark benötigt. Dies hat die indische Regierung in ihrem 11. Fünfjahresplan (2007-2012) deutlich gemacht.

Wir stufen die Relevanz des Vorhabens daher nach wie vor als gegeben ein. Teilnote: 2

Effektivität: Die bei Projektprüfung definierten Projektziele des Vorhabens waren (1) der „Beitrag zur Verbesserung der Finanzierungsmöglichkeiten für private Infrastrukturinvestitionen“ sowie (2) der „Beitrag zur langfristigen Entwicklung des Kapitalmarktes am langen Ende“. Zur Messung der Projektzielerreichung wurden zwei Indikatoren auf Ebene des Projektträgers definiert: (i) „Zügige Belegung der Kreditlinie (innerhalb von 4 Jahren)“ und (ii) „Erhöhung des langfristigen Aktiv- und Passivgeschäftes des Finanzinstitutes.“ Aus heutiger Sicht wurde das Zielsystem sinnvoll gewählt.

Der erste Indikator wurde knapp verfehlt (Belegung dauerte 4 Jahre und 11 Monate), da der Träger nicht ausreichend geeignete Projekte vorlegen und die Kreditlinie daher nicht innerhalb von 4 Jahren in Anspruch nehmen konnte. Die im Rahmen der FZ-Maßnahme bereitgestellten Mittel wurden jedoch für die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben verwendet, deren Laufzeit deutlich länger ist als die des durchschnittlichen Projektfinanzierungsportfolios des Trägers. Es kann daher ein Beitrag zur Verbesserung der Finanzierungsmöglichkeiten für private Infrastrukturinvestitionen angenommen werden, so dass wir trotz verzögerter Mittelbelegung Projektziel (1) als erreicht betrachten.

Der zweite Indikator hingegen wurde deutlich verfehlt: Die durchschnittliche Portfolielaufzeit des Trägers ging, trotz gegensätzlicher Entwicklung des Sektors (vgl. Impact), zwischen 2005 und 2012 von rd. 12,5 auf 8,5 Jahre zurück. Diese allgemeine Verkürzung der Laufzeit beruht auf den projektspezifischen Erfordernissen, welche im Beobachtungszeitraum kürzere Finanzierungslaufzeiten möglich machten, ist für die aus FZ-Mitteln finanzierten Projekte allerdings nicht beobachtbar. In den drei durch die Evaluierungsmission besuchten Projekten wurden die FZ-Mittel mit Laufzeiten von 16 bis 20 Jahren eingesetzt.

Aufgrund der rückläufigen durchschnittlichen Laufzeiten der Investitionsfinanzierung des Trägers betrachten wir das Ziel (2), das auf einen Beitrag zur Entwicklung des Finanzsystems abstellt, als nicht erreicht.

Durch die Begleitmaßnahme, aus welcher Machbarkeitsstudien für den Träger finanziert wurden, sollte dieser bei der Projektauswahl und -konzeption unterstützt werden. Allerdings konnten bis zum jetzigen Zeitpunkt nur wenige Studien durchgeführt werden, die zudem nicht im Zusammenhang mit den durch die FZ-Maßnahme finanzierten Investitionen standen. In den sieben Jahren seit Vertragsabschluss wurden nur 45 % der Mittel der Begleitmaßnahme für insgesamt fünf Machbarkeitsstudien belegt. Dieser Umstand spiegelt sich auch in der länger als vorgesehenen Belegungsdauer der Kreditlinie wider. Die Begleitmaßnahme und damit der Beitrag dieser zur Zielerreichung ist daher als nicht erfolgreich einzustufen.

Der Versuch, mit dem Vorhaben gleichzeitig den Kapitalmarkt und den Infrastruktursektor zu fördern, ist, vermutlich aufgrund unterschiedlicher Finanzierungsbedürfnisse (nicht jede Infrastrukturfinanzierung benötigt langfristige Darlehen) und der unterschiedlichen Interventionsbereiche des Projektträgers, die sich im Verlauf der Durchführung der FZ-Maßnahme zugunsten der Projektdurchführung und Finanzierung aus einer Hand verschoben haben, in diesem Fall nicht gelungen.

Aufgrund der beim Träger feststellbaren Laufzeitreduzierung des Investitionskreditportfolios sowie der geringen Effektivität der Begleitmaßnahme, des jedoch positiven Beitrags des Vorhabens zur Finanzierung langfristiger Infrastrukturinvestitionen, die zeigen, dass die Finanzierung öffentlicher Infrastruktur auch durch den privaten Sektor möglich ist, bewerten wir die Effektivität des Vorhabens noch als zufriedenstellend. Teilnote: 3

Effizienz: Durch den FZ-Kredit wurden drei Projekte finanziert (zwei Mautstraßen, eine Wasseraufbereitung für eine Ölraffinerie), bei denen der Projektträger gleichzeitig Financier und Betreiber ist, sowie zwei weitere Projekte (Mobilfunk, Energieerzeugung), bei denen der Projektträger eigenständige private Betreiber finanzierte. Das FZ-Darlehen wurde bezüglich des Zinssatzes zu marktnahen Konditionen an den Träger vergeben, wobei die sehr lange Laufzeit des FZ-Darlehens laut Träger nicht markttypisch war und zur damaligen Zeit bezüglich der Fristigkeit derart konditionierte Darlehen nur von Entwicklungsbanken vergeben wurden.

Die FZ Mittel wurden, nach unserem Eindruck vor Ort, für sinnvolle Investitionsprojekte, welche mehrheitlich direkt der Bevölkerung zu Gute kommen, eingesetzt. Dies spiegelt sich auch darin wider, dass bei allen Projekten eine direkte oder indirekte Beteiligung der indischen Regierung in Form von Eigenkapital und/oder Fremdkapital erfolgte. Da es sich bei den finanzierten Projekten auch um Infrastrukturprojekte mit Bauphasen von teilweise mehreren Jahren und langfristigen Amortisierungszeiten handelt, konnten die langfristigen FZ Mittel mit tilgungsfreien Jahren die kurz- bis mittelfristigen Marktmittel sinnvoll ergänzen.

Der Träger hat eine Non-Performing-Loan (NPL)-Rate von < 1%, was u.a. auf eine gute Kreditanalyse und gute Kreditvergabeprozesse hinweist. Darüber hinaus erreicht der Träger ein konstantes Portfoliowachstum und erwirtschaftet auskömmliche Gewinne. Ein weiteres Indiz für die Effizienz des Trägers ist die Fähigkeit, Projekte innerhalb von Finanzierungskonsortien mit öffentlichen und privaten Mitgliedern zu finanzieren, die organisatorisch wesentlich anspruchsvoller sind als die Auslegung von Einzeldarlehen. Damit sind sowohl die Produktionseffizienz und - unter Berücksichtigung der durch das FZ-Darlehen finanzierten Investitionen - auch die Allokationseffizienz als gut zu bewerten.

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Begleitmaßnahme ist unserer Ansicht nach allerdings als ineffizient zu bewerten (vgl. Effektivität), da hierdurch kein Beitrag für die FZ-Maßnahme erzielt wurde.

Aufgrund der guten Produktionseffizienz des Trägers, der guten Allokationseffizienz der eingesetzten Mittel, aber der ineffizienten Begleitmaßnahme bewerten wir die Effizienz des Vorhabens gerade noch als gut. Teilnote: 2

Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen: Als Oberziel wurde der „Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung sowie zur Verbesserung der Lebensbedingungen durch eine quantitative und qualitative Verbesserung der wirtschaftlichen Infrastruktur in reformwilligen indischen Bundesstaaten“ definiert. Grundsätzlich hat die Maßnahme Beiträge zur Erreichung des Oberzieles geleistet, was sich bspw. bei den Straßenbauprojekten in einer verbesserten Mobilität für Unternehmen und Bevölkerung widerspiegelt. Gleichzeitig muss angemerkt werden, dass die vergangenen Jahre von einer allgemeinen positiven Entwicklung der indischen (Bau-) Wirtschaft gekennzeichnet waren (Zuweisungsproblem) und auch langfristige Finanzierungen üblicher werden. Somit kann rückblickend nicht mit Sicherheit beurteilt werden, ob es für die Projektrealisierung nicht auch andere Finanzierungsoptionen gegeben hätte. Angesichts des Umstandes, dass derart langfristige Kredite zum Zeitpunkt der Projektprüfung nur von Entwicklungsbanken vergeben wurden, liegt jedoch ein crowding-out von privaten Financiers durch das FZ-Darlehen nicht nahe. Insbesondere die im Vergleich zur durchschnittlichen Laufzeit des Investitionsportfolios langen Laufzeiten der durch das FZ-Darlehen finanzierten Investitionen des Trägers unterstützen die Vermutung, dass die Mittel für zusätzlich durch den privaten Sektor realisierte Projekte eingesetzt wurden.

Auf Ebene der Projektgesellschaften (vgl. Effizienz) konnte die Delegation die drei Tochtergesellschaften des Trägers besuchen, welche die Infrastrukturvorhaben „aus einer Hand“ realisieren, während über die anderen Unternehmen, die vom Projektträger lediglich finanziert wurden und die Durchführung eigenständig realisierten, nur wenige Informationen seitens des Trägers zur Verfügung gestellt werden konnten. Da beide Gesellschaften ihre Kredite des Trägers vorzeitig zurückgezahlt und sogar auf privates Kapital umgeschuldet haben, liegt die Erfolgsvermutung für die realisierten Infrastrukturinvestitionen zwar nahe. Nichtsdestotrotz kann auf Grund des beendeten Vertragsverhältnisses und der dementsprechend nicht mehr herrschenden Informationspflicht, insbesondere zu den übergeordneten entwicklungspolitischen Wirkungen für diese beiden Projektgesellschaften keine Beurteilung abgegeben werden.

Die drei Tochtergesellschaften des Trägers hatten die für Großprojekte typischen Beschäftigungs- und Einkommenseffekte, da (insbesondere) bei den beiden Mautstraßen sowie der Wasseraufbereitungsanlage eine große Anzahl verhältnismäßig gering qualifizierter, temporärer Arbeitskräfte sowie eine relativ geringe Zahl von Ingenieuren angestellt waren bzw. sind. Während der Bauphase wurden rund 35.000 temporäre und für den Betrieb 600 permanente Arbeitsplätze geschaffen.

Unmittelbare Zielgruppen des Vorhabens sind gemäß Prüfbericht in- und ausländische Projektentwickler, Investoren und Betreiber, die sich mindestens zu 51% in Privateigentum befinden. Diese Zielgruppe wurde mit Ausnahme einer der beiden Mautstraßen, welche sich nur zu 50% in privatem Besitz befindet, erreicht. In der Retrospektive resultieren angesichts der immer

noch hälftigen Beteiligung privater Anteilseigner aus der Sicht der Delegation aber keine negativen Folgen aus dieser Ausnahme. Die letztlich Begünstigten sind die jeweiligen Nutzer der verbesserten wirtschaftlichen Infrastruktur (im Bereich Straßenbau, Telekom und Energie) und damit vorrangig die gewerbliche Wirtschaft und in der Folge auch die gesamte Bevölkerung. Direkte positive Wirkungen auf die Bevölkerung konnte die Delegation bei den Straßenbauprojekten beobachten. Durch bspw. den Bau der Fernstraße in der Thar-Wüste (finanziell selbsttragende Mautstraße) und den resultierenden Anschluss weiter Landesteile an das nationale Straßennetz konnte für viele Menschen eine größere Mobilität gesichert werden sowie zahlreiche neue Beschäftigungsmöglichkeiten entstehen.

Agrund der guten entwicklungspolitischen Wirkungen bei den drei besuchten Projektgesellschaften, die auch für die beiden vorzeitig zurückgezahlten Projekte (Mobilfunk, Energieerzeugung) anzunehmen sind, beurteilen wir die übergeordneten entwicklungspolitischen Wirkungen als gut. Teilnote: 2

Nachhaltigkeit: Die Nachhaltigkeit des Projektträgers ist als gut zu bewerten, was durch den finanziellen Erfolg der letzten drei Jahrzehnte unterstrichen wird. Seit der Gründung des Trägers (1987) hat die Institution jedes Jahr Gewinne erwirtschaftet und ihre Geschäftsfelder konstant ausbauen können. Die langfristige, eigenständige, finanzielle Tragfähigkeit der fünf Infrastrukturprojekte erscheint ebenfalls plausibel, allerdings haben drei Infrastrukturprojekte den Break-Even bis zum Zeitpunkt der Ex Post-Evaluierung noch nicht erreicht (was allerdings gemäß den jeweiligen Geschäftsplänen auch noch nicht vorgesehen war). Während das eine Straßenbauprojekt pünktlich zum Break-Even kommt, wird das andere den Break-Even laut Träger bereits nach 12 Jahren (statt nach anfänglich geplanten 14 Jahren) erreichen. Bei der Wasseraufbereitung entstand eine zweijährige Verzögerung aufgrund von externen Faktoren, welche die Inbetriebnahme bisher noch verzögern. Zum Zeitpunkt der Evaluierung gab es jedoch keine Anzeichen dafür, dass diese Projektgesellschaften ihre Kredite beim Träger nicht gemäß Plan tilgen können. Die beiden anderen privaten Projekte (Mobilfunkservices, Energieerzeugung) agieren laut Träger profitabel und befinden sich in einer guten finanziellen Situation.

Die während der Evaluierungsmission gesammelten Erkenntnisse in den besuchten Projektgesellschaften deuten ferner darauf hin, dass auch die Nachhaltigkeit der entwicklungspolitischen Wirkungen hinsichtlich Organisation, Personalausstattung sowie finanzieller und technischer Kapazitäten sehr wahrscheinlich ist. So konnte sich die Delegation bspw. bei beiden bereits operativen Straßenbauvorhaben von regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten überzeugen und ferner die Kompensationsprogramme (Beschäftigungsförderung), welche im Fall von Umsiedlungen (z.B. Straßenbau) nötig wurden, besuchen. Auch bezüglich der vertraglichen Konstellation der Infrastrukturprojekte, bei denen der jeweiligen Projektgesellschaft eine befristete Nutzungsdauer (Konzessionsvergabe) garantiert wurde (bspw. 20 Jahre für das eine, 32 Jahre für das andere Straßenbauvorhaben), ist eine Fortführung gesichert.

Da zwar die Nachhaltigkeit des Trägers als gut zu bewerten ist, sein Wirkungspotential im Bereich der Finanzierung durch das verstärkte Engagement als Projektentwickler und Projekt-

durchführer jedoch eingeschränkt ist, und da die Nachhaltigkeit der Infrastrukturprojekte aktuell noch nicht in jedem Fall gegeben ist, aber sehr wahrscheinlich in der Zukunft erreicht wird, bewerten wir die Nachhaltigkeit des Vorhabens insgesamt nur als zufriedenstellend. 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	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