

**Indonesien: Vier Vorhaben im Bereich Seefähren**

**Ex Post-Evaluierungsbericht (Schlussprüfung)**

<b>OECD-Förderbereich</b>	21040 / Wasserverkehrswesen	
<b>BMZ-Projektnummer</b>	Vorhaben a) 1993 65 982 (Sachinvestition) Vorhaben b) 1998 66 369 (Sachinvestition) Vorhaben c1) 1999 66 383 (Sachinvestition) Vorhaben c2) 2004 294 (A&F-Maßnahme) Vorhaben d) 2002 65 159 (Sachinvestition)	
<b>Projektträger (Betrieb)</b>	a – d) Reederei PELNI	
<b>Consultant</b>	c) ELNA GmbH, Rellingen	
<b>Jahr des Ex Post-Evaluierungsberichts</b>	<b>2007</b>	
	<b>Projektprüfung (Plan)</b>	<b>Ex Post-Evaluierungsbericht (Ist)</b>
<b>Durchführungsbeginn</b>	a ) 02/1994 b ) 07/1999 c1) 09/2000 c2) – d ) 09/2001	a ) 07/1996 b ) 04/1999 c1) 01/2001 c2) 08/2004 d ) 09/2001
<b>Inbetriebnahme</b>	a ) 03/1997 b ) 12/2001 c1) laufend d ) 09/2004	a ) 11/1999 b ) 03/2002 c1) laufend d ) 09/2004
<b>Investitionskosten</b>	a ) 114,0 Mio EUR b ) 153,4 Mio EUR c1) 22,5 Mio EUR c2) – d ) 81,8 Mio EUR	a ) 30,9 Mio EUR b ) 153,2 Mio EUR c1) 22,5 Mio EUR c2) 0,1 Mio EUR d ) 74,7 Mio EUR
<b>Eigenbeitrag</b>	a ) 57,8 Mio EUR b ) 0,0 Mio EUR c1) 13,3 Mio EUR c2) – d ) 0,0 Mio EUR	a ) 5,3 Mio EUR b ) 0,0 Mio EUR c1) 26,0 Mio EUR c2) – d ) 0,0 Mio EUR
<b>Finanzierung, davon FZ-Mittel</b>	a) 56,2 Mio EUR* b) 153,4 Mio EUR* c1) 22,5 Mio EUR* c2) – d ) 81,8 Mio EUR1*	a ) 25,6 Mio EUR* b ) 153,2 Mio EUR* c1) 22,5 Mio EUR* c2) 0,1 Mio EUR d ) 74,7 Mio EUR*
<b>Andere beteiligte Institutionen/Geber</b>	a – d) keine	a-d) keine

\* im Rahmen einer Mischfinanzierung

<b>Erfolgseinstufung</b>	a) 5 b) 4 c) 4 d) 3
• <b>Relevanz</b>	a) 4 b) 4 c) 4 d) 3
• <b>Effektivität</b>	a) 5 b) 4 c) 4 d) 3
• <b>Effizienz</b>	a) 5 b) 4 c) 4 d) 3
• <b>Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen</b>	a) 5 b) 3 c) 4 d) 3
• <b>Nachhaltigkeit</b>	a) 4 b) 3 c) 4 d) 3

#### **Kurzbeschreibung, Oberziel und Projektziele mit Indikatoren**

Das Vorhaben (a) umfasste die Lieferung von Material für ursprünglich vier 500er-Passagierfähren (nur Passagierbeförderung) für den interinsulären Linienverkehr der staatlichen Reederei PELNI auf einer indonesischen Werft. Es wurde später auf die Lieferung von Material für den Bau von zwei Fähren reduziert.

Das Vorhaben (b) umfasste den Bau und die Lieferung von zwei 2000er-Passagierfähren, ausgelegt für den Transport von 2000 Passagieren und 22 Containern (TEU), für den interinsulären Linienverkehr der staatlichen Reederei PELNI.

Das Vorhaben (c) umfasste die Lieferung von Ersatzteilen und Ausrüstungen für Passagierfähren der staatliche Reederei PELNI, inklusive Einrichtungen und Ersatzteilen für die Reparatur sicherheitsrelevanter Systeme. Der Notwendigkeit einer speziellen Schulung der Elektriker im Bereich Feuersicherheit auf den Schiffen wurde durch eine während der Durchführung beantragte A&F-Maßnahme Rechnung getragen, die begleitend zum Einbau entsprechender Einrichtungen vorgenommen wurde.

Das Vorhaben (d) umfasste den Bau und die Lieferung von einer 3000er Passagierfähre, ausgelegt für den Transport von 3000 Passagieren und 32 Containern, für den interinsulären Linienverkehr der staatlichen Reederei PELNI.

Oberziel der Vorhaben (a), (b), (c) und (d) war die Verbesserung der Mobilität der Bevölkerung auf den Außeninseln Indonesiens. Die Oberzielerreichung sollte bei den Vorhaben (b) und (d) bei Erreichung der Projektziele als erreicht gelten. Indikator zur Oberzielerreichung der Vorhaben (a) und (b) war ein fahrplangerechter Verkehr der Projektschiffe.

Projektziel der Vorhaben (a), (b) und (d) war die wirtschaftlich sinnvolle Nutzung der finanzierten Schiffe. Projektziel des Vorhabens (c) war die Aufrechterhaltung des Passagierverkehrs zwi-

schen den wichtigsten Inseln Indonesiens. Indikatoren der Projektzielerreichung war in allen Vorhaben eine Einsatzdauer der Schiffe von 300 Tagen im Jahr. Weiterer Indikator war die durchschnittliche jährliche Auslastung. Diese sollte für die Projektschiffe der Vorhaben (a) und (b) bei 60 % und für das Schiff des Vorhabens (d) bei 80 % liegen. Im Vorhaben (c) sollte Auslastung für alle Fährschiffe von PELNI bei mind. 80 % liegen.

Rückblickend ist insbesondere die Formulierung der ursprünglichen Projektziele und der zugehörigen Indikatoren nicht überzeugend. Die im Rahmen der Vorhaben (a), (b) und (d) angeschaffte Schiffe haben zu einer erheblichen Kapazitätserweiterung geführt, die angemessen berücksichtigt werden muss. Die geänderten Auslastungsindikatoren beziehen sich deshalb sowohl auf die finanzierten Schiffe (mind. 80%) als auch auf die von PELNI betriebene Fährflotte (mind. 70%).

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

Abweichungen gegenüber den ursprünglichen Planungen bei Projektprüfung (PP) betreffen vor allem das Vorhaben (a). Da sich hier die indonesische Regierung nicht in der Lage sah, den Eigenbeitrag in der ursprünglichen Höhe zu leisten, wurden nach zeitaufwändigen Verhandlungen die Verträge geändert. Statt vier wurden nur zwei Fähren gebaut, der FZ-Finanzierungsanteil wurde unterproportional gekürzt. Bei Durchführung des Vorhabens (c) wurde ein zusätzlicher Schulungsbedarf im Bereich feuertechnisch relevanter Schalt- und Automatisierungstechnik festgestellt. Hierzu wurde eine bei PP nicht vorgesehene A&F-Maßnahme begleitend zur Reparatur von Feuermeldeanlagen durchgeführt. Der Umfang war etwas geringer als vorgesehen, da der Träger mangels Mittel nur auf 12 statt ursprünglich 14 Fähren die entsprechenden Einrichtungen vollständig reparierte (in zwei Fällen erfolgte eine teilweise Instandsetzung der Feuermelde- und Brandschutzanlagen ohne gesonderte Schulungen).

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

Die finanzierten Fähren werden vom staatlichen Träger PELNI betrieben. Zwischen 1990 bis 2000 stieg das Passagiervolumen von PELNI stark (1990: 2,5 Mio Passagiere; 2000: 8,7 Mio Passagiere) und führte zu teilweise erheblichen Überladungen. Bei PP wurde angesichts der wachsenden Passagierzahlen das entwicklungspolitisch relevante Problem in einer zu geringen Fährkapazität von PELNI im interinsulären Fährverkehr gesehen, das durch die FZ-Vorhaben gelöst werden sollte.

Seit PP haben sich die sektoralen Rahmenbedingungen stark geändert. Die indonesische Regierung hat den Fährverkehr stark dereguliert und mit dem Entstehen von Billigairlines ist dem Passagierfernverkehr per Fähre auf vielen Strecken eine erhebliche Konkurrenz entstanden. Die Folge dieser Entwicklung war ein starker Rückgang der Passagierzahlen von PELNI (2005: 4,2 Mio). Durch die erhöhte Konkurrenz verliert PELNI Passagiere auf kommerziell attraktiven Strecken. Dies hat zur Folge, dass kommerziell marginale aber entwicklungspolitisch wichtige Verbindungen, die PELNI im Rahmen seines öffentlichen Auftrags bedient, nicht mehr im früheren Umfang quersubventioniert werden können. Die Auslastung der Fährflotte von PELNI ist in den letzten Jahren deutlich gesunken (2000: 119 %; 2005: 61 %) und auch die Auslastung der in den Vorhaben (a), (b) und (d) finanzierten Fähren hat sich verringert und liegt gegenwärtig zwischen 43 bis 65 % (nur Personentransport).

90 % der Einnahmen des Passagierverkehrs von PELNI entfallen auf die „Economy-Klasse“. Der „Economy-Tarif“ ist staatlich aus sozialpolitischen Gründen auf einem niedrigen, nicht kostendeckenden Niveau festgesetzt. PELNI erhält hierfür staatliche Ausgleichszahlungen (Public Service Obligation, PSO), die aber nicht ausreichen, um die Kosten des Fährbetriebs, die durch

den Abbau der staatlichen Subvention für den von PELNI benötigten Treibstoff in der letzten Zeit stark gestiegen sind, zu decken. PELNI erwirtschaftet seit einigen Jahren erhebliche Verluste.

Auf die wirtschaftlichen Schwierigkeiten hat PELNI mit einer Reduktion des Verkehrs auf Strecken mit geringer Auslastung reagiert, darunter auch die zu den nordöstlichen Inseln. Auf diesen kommerziell nicht lohnenden Strecken gibt es im Passagierverkehr außer PELNI kaum nennenswerte private Fährbetreiber. Auf den Nachfrageinbruch reagierte PELNI mit einem Abbau der eigenen Fährkapazitäten um rd. 10 %. Hiervon ist auch eine unter Vorhaben (a) finanzierte Fähre betroffen, die in den Senegal verchartert wurde. Infolge einer nicht befriedigenden Finanzsituation führt PELNI mittlerweile Reparaturen, die nicht direkt für die Erneuerung der Klassifikation erforderlich sind, nicht mehr in den empfohlenen Wartungsintervallen durch. Dies hat mittel- bis langfristig negative Folgen für den Betrieb.

Wegen der geänderten Nachfragsituation seit ca. 2001 verfügt PELNI über zu viele reine Passagierfähren. Die Situation bei den in den Vorhaben (b) und (d) finanzierten Fähren mit Containeranteil ist etwas anders. Die Auslastung der Containerkapazitäten liegt bei durchschnittlich 75 %. Durch die Projektschiffe ist insofern eine qualitative Verbesserung des Frachtverkehrs erfolgt, als sie einem regelmäßigen Fahrplan folgen, während es sich bei den sonstigen, den Nordosten anlaufenden Frachtschiffen um „Tramps“ handelt, d.h. um Schiffe, die keinem festen Fahrplan folgen. Bis auf den beschriebenen Effekt beim Frachtverkehr zeigt sich aber rückblickend, dass es durch die Vorhaben zu keiner wesentlichen Verbesserung der Transportanbindung der abgelegenen nordöstlichen Inseln Indonesiens gekommen ist.

Eine überschlägige einzelwirtschaftliche Betrachtung zeigt, dass mittlerweile alle finanzierten Fähren einzelwirtschaftliche Verluste erwirtschaften. Dabei sind die relativen Betriebskosten der unter (b) finanzierten Schiffe deutlich niedriger bei denen des Vorhabens (a). Die niedrigsten relativen Betriebskosten weist das in Vorhaben (d) finanzierte Schiff auf. Hier wurde erst in 2006 infolge nochmals steigender Treibstoffpreise keine Kostendeckung erzielt.

Bei PP war mit den Vorhaben kein Beitrag zur unmittelbaren Armutsbekämpfung angestrebt worden. Die Vorhaben weisen durch die Verbesserung der Mobilität von Frauen grundsätzlich ein Potenzial zur Verbesserung der Gleichstellung der Geschlechter auf, dies ist aber infolge fehlender spezifischer Maßnahmen nur teilweise genutzt worden. Die Vorhaben zielten nicht auf eine Verbesserung der Umweltsituation ab. Vom Betrieb der Fähren gehen keine nennenswerten Umweltwirkungen aus. Die Vorhaben zielten nicht auf eine Verbesserung der Regierungsführung ab.

Wir bewerten die entwicklungspolitische Wirksamkeit der Vorhaben wie folgt:

Relevanz: Für die abgelegenen Außeninseln ist die regelmäßige Anbindung per Schiff von hoher Bedeutung. Da es sich hier zu großen Teilen um Strecken handelt, die kommerziell nicht lohnend betrieben werden können, war auch rückblickend eine Unterstützung der staatlichen Reederei PELNI, deren Mandat die Bedienung der Außeninseln umfasst, gerechtfertigt. Entscheidend für die bei Projektprüfung unterstellte Kausalität zwischen einer Finanzierung von zusätzlichen Fähren, einer Verbesserung der Transportanbindung der Außeninseln und einer verbesserten wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung auf diesen Inseln war die Annahme eines deutlich steigenden Passagieraufkommens bei PELNI und daraus resultierender Kapazitätsengpässe. Durch eine deutliche Änderung der für den Fährverkehr in Indonesien maßgeblichen Rahmenbedingungen (vermehrte Zulassung privater Betreiber von Fähren und Entstehung einer Transportalternative durch Billigairlines) haben sich die Rahmenbedingungen im interinsularen Passagierverkehr aber grundlegend gegenüber der Situation bei PP geändert, so dass die ursprüngliche Wirkungskette mit Bezug auf PELNI nicht mehr gültig ist. Wesentliches

Hindernis bei einer verbesserten Transportanbindung der Außeninseln im Passagierverkehr ist nicht mehr ein Kapazitätsengpass an Fähren bei PELNI sondern sind fehlende Mittel, um das betriebswirtschaftlich defizitäre Transportangebot im Fährverkehr mit diesen Außeninseln zu verbessern. Im Frachtverkehr stellt sich die Situation anders da, da hier auf den abgelegenen Inseln häufig kein regelmäßiger Frachtschiffverkehr erfolgt. Andere Geber sind nicht im Bereich des maritimen Passagiertransports aktiv, so dass die FZ-Vorhaben nicht mit ihnen abgestimmt werden konnten. Die Vorhaben sind insofern in die lokalen Strukturen eingebunden, als der Betrieb der finanzierten Schiffe nach Maßgabe der für PELNI gültigen Vorschriften erfolgt. Rückblickend hat die Änderung der sektoralen Rahmenbedingungen dazu geführt, dass der bei PP identifizierte kapazitätsbedingte Engpass beim Passagierverkehr der Außeninseln so nicht mehr besteht. Wir beurteilen die Relevanz der Vorhaben (a) und (c) als nicht zufrieden stellend (Teilnote 4). Unter Berücksichtigung der Verbesserungen im Frachttransport bewerten wir die Relevanz der Vorhaben (b) und (d) als noch zufrieden stellend (Teilnote 3).

Effektivität: Wie dargelegt, ist es erforderlich in den Vorhaben (a), (b) und (d) bei der Messung der Projektzielerreichung neben der Nutzung der aus FZ finanzierten Schiffe auch auf eine angemessene Gesamtauslastung der Flotte des Trägers PELNI abzustellen, da der angestrebte Passagierkapazitätseffekt nicht eintritt, wenn vorhandene und funktionsfähige Fähren vorzeitig ausgemustert werden. Bei der Projektzielerreichung muss zwischen den einzelnen Vorhaben differenziert werden. In Vorhaben (a) hat der Träger eine der finanzierten Fähren in den Senegal verchartert. Bei der zweiten Fähre liegt die Auslastung mit unter 50 % in einem klar nicht mehr akzeptablen Bereich. Wir bewerten die Effektivität als eindeutig unzureichend (Teilnote 5). Im Vorhaben (c) ist die Auslastung der Flotte infolge des Einbruchs der Passagierzahlen mit 61 % unter ein akzeptables Maß gesunken. Wir bewerten die Effektivität als nicht zufrieden stellend (Teilnote 4). Bei den Vorhaben (b) und (d) liegt unter Berücksichtigung des Frachtanteils (Container) die Auslastung der FZ-finanzierten Fähren zwar unter dem geforderten Schwellenwert (80 %) aber mit 70 bzw. 75 % noch in einem akzeptablen Bereich. Allerdings ist der angestrebte Kapazitätseffekt insgesamt nicht erreicht worden. Die Auslastung der Flotte liegt mit 61 % auf einem nicht mehr akzeptablen Niveau. Auch im entwicklungspolitisch besonders relevanten Fährverkehr mit den Außeninseln hat sich seit Indienstellung gemessen an den Anlauffrequenzen und den Passagierzahlen keine nennenswerte Verbesserung der Verkehrsanbindung ergeben. Positiv sind vor allem qualitative Effekte im Frachtbereich (regelmäßiger Verkehr) zu bewerten. Dieser Aspekt ist in Vorhaben (d) wegen der größeren Frachtkapazität bedeutsamer als in Vorhaben (b). Die höheren Wirkungen im Vorhaben (d) waren zudem mit geringeren Investitionskosten verbunden als beim Vorhaben (b) und die Betriebskosten der Fähre in Vorhaben (d) werden nahezu vollständig aus den generierten Einnahmen gedeckt. Wir bewerten die Effektivität beim Vorhaben (b) als nicht mehr zufrieden stellend (Teilnote 4) und beim Vorhaben (d) als mit Abstrichen noch zufrieden stellend (Teilnote 3).

Effizienz: Die spezifischen Kosten waren in allen Vorhaben angemessen (Produktionseffizienz). Hinsichtlich der Allokationseffizienz bestehen erhebliche Unterschiede. In Vorhaben (a) ist eine aus FZ Mitteln finanzierte Fähre in den Senegal verchartert worden, bei der zweiten Fähren liegt die Auslastung bei deutlich unter 50 % und die spezifischen Betriebskosten des Fährbetriebes werden zu großen Teilen nicht gedeckt. Wir bewerten die Effizienz des Vorhabens (a) als eindeutig unzureichend (Teilnote 5). Im Vorhaben (c) sind die Projektwirkungen letztlich nicht in ausreichendem Maß erreicht worden. Außerdem sind die staatlichen Kompensationen (PSO), für die aus sozialpolitischen Gründen auf einem nicht kostendeckenden Niveau fixierten Tarife in der Economy-Klasse, auf die knapp 90 % der Einnahmen aus dem Passagierverkehr entfallen, nicht ausreichend, um die entstehenden Verluste zu kompensieren. PELNI verfügt nicht über ausreichende Einnahmen aus anderen Bereichen (Frachtverkehr, Routen mit hoher Auslastung), um die defizitären Verkehrsleistungen für die Außeninseln quer zu subventionieren. Wir beurteilen die Effizienz des Vorhabens (c) als nicht ausreichend (Teilnote 4). In den Vorhaben (b) und (d) ist die Auslastung der finanzierten Fähren unter Berücksichtigung des Frachtverkehrs als mit Abstrichen akzeptabel zu bewerten. Die erzielten Wirkungen sind aber im Vor-

haben (d) höher und werden auch zu geringeren Kosten erzielt, so dass wir die Effizienz des Vorhabens (d) als mit Abstrichen noch zufrieden stellend (Teilnote 3), die des Vorhabens (b) aber als nicht mehr als zufrieden stellend bewerten (Teilnote 4).

Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen: Die Oberziele, über eine Verbesserung insbesondere im Personenverkehr einen Beitrag zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung auf den Außeninseln Indonesiens und einen Beitrag zur Stärkung des nationalen Zusammenhalts des Landes zu leisten waren unter den bei PP geltenden Rahmenbedingungen realistisch. Rückblickend ist festzustellen, dass das Risiko eines erheblichen Nachfragerückgangs bei PELNI als Folge einer bei PP nicht klar absehbaren Liberalisierung des Fährverkehrs und einer verstärkten Konkurrenz durch das Aufkommen von Billigairlines unterschätzt wurde. Als Folge der geänderten Rahmenbedingungen ist bei PELNI ein Überhang an Fährkapazitäten im Personenverkehr entstanden, was zum einen zu einer nicht akzeptablen geringen Auslastung von aus FZ-Mitteln finanzierten Fähren bzw. deren Vercharterung in Drittländer führte (Vorhaben a). Zum anderen ist unter den derzeitigen Rahmenbedingungen von politisch fixierten, nicht kostendeckenden Tarifen im Economy Bereich und von durch Subventionsabbau deutlich gestiegenen Treibstoffkosten und geringeren Möglichkeiten zur Quersubvention (durch den hohen Wettbewerb auf den kommerziell betreibbaren Kernstrecken) PELNI wirtschaftlich nicht in der Lage, den entwicklungspolitisch besonders wichtigen, aber einzelwirtschaftlich defizitären Fährverkehr zu den Außeninseln zu steigern. Der Beitrag zur verbesserten Anbindung der Außeninseln beschränkt sich auf den Frachtverkehr. Der Beitrag zum Oberziel ist damit viel geringer als ursprünglich erwartet. Wir bewerten die übergeordneten Wirkungen des Vorhabens (a) auch unter Berücksichtigung, dass eine der finanzierten Fähren ins Ausland verchartert wurde, als eindeutig unzureichend (Teilnote 5). Wir beurteilen die übergeordneten entwicklungspolitischen Wirkungen des Vorhabens (c) als nicht mehr ausreichend (Teilnote 4). Die übergeordneten entwicklungspolitischen Wirkungen der Vorhaben (b) und (d) bewerten wir unter besonderer Berücksichtigung der positiven Effekte im Frachtverkehr als mit erheblichen Einschränkungen noch zufrieden stellend (Teilnote 3).

Nachhaltigkeit: Angesichts der angespannten wirtschaftlichen Situation von PELNI zeigen sich Defizite im Bereich der Wartung und Instandhaltung, die wir allerdings nicht als so gravierend ansehen, als dass sie den Betrieb der finanzierten Fähren akut gefährden. Angesichts der geänderten Nachfragesituation ist aus betriebswirtschaftlicher Sicht bei bestehenden Überkapazitäten ein vermehrter Einsatz der im Vorhaben (a) finanzierten Fähren bzw. ihr erneuter Einsatz in Indonesien im Fall der vercharterten Fähre nicht sinnvoll. Ihre Auslegung entspricht nicht den heutigen Bedürfnissen. Wir bewerten die Nachhaltigkeit dieses Vorhabens als nicht ausreichend (Teilnote 4). In Vorhaben (c) wurde nicht auf eine Erweiterung der Flottenkapazität abgestellt. Da wir die aus den wirtschaftlichen Problemen von PELNI resultierenden Risiken für den technischen Betrieb der Fähren als begrenzt einstufen, bewerten wir die Nachhaltigkeit des Vorhabens als noch zufrieden stellend (Teilnote 3). Bei den Vorhaben (b) und (d) stellt sich die Frage, ob nicht Ausmusterungen in absehbarer Zeit dazu führen würden, dass PELNI ohne die im Rahmen der Vorhaben finanzierten Schiffe das Transportvolumen nicht auf dem derzeitigen Niveau aufrecht erhalten könnte, so dass die finanzierten Fähren wie Ersatzinvestitionen bewertet werden könnten. Allerdings dürfte dieser Effekt erst im Zeitraum zwischen 2009-11 auftreten. Zu diesem Zeitpunkt hätten die finanzierten Schiffe ein Viertel bis ein Drittel ihrer Lebensdauer hinter sich, was in der Bewertung zu berücksichtigen ist. Wir bewerten die Nachhaltigkeit der Vorhaben (b) und (d) als noch zufrieden stellend (Teilnote 3).

Die entwicklungspolitische Wirksamkeit des Vorhabens (a) bewerten wir unter Abwägung der Teilnoten als insgesamt als eindeutig unzureichend (Gesamtnote 5). Die entwicklungspolitische Wirksamkeit der Vorhaben (b) und (c) bewerten wir als nicht mehr zufrieden stellend (Gesamtnote 4). Die entwicklungspolitische Wirksamkeit des Vorhabens (d) bewerten wir unter besonderer Berücksichtigung der hier im Vergleich zum Vorhaben (b) höheren Bedeutung des Fracht-

transports, der geringeren laufenden relativen Betriebskosten und der höheren Effizienz aufgrund niedrigerer Investitionskosten als noch zufrieden stellend (Gesamtnote 3).

### **Projektübergreifende Schlussfolgerungen**

Ordnungspolitisch positiv zu bewertende Deregulierungen im Transportsektor können dazu führen, dass staatliche Träger, die einen Versorgungsauftrag für einzelwirtschaftlich nicht lohnende Teilstrecken haben, wegen des steigenden Wettbewerbsdrucks auf kommerziell zu betreibenden Strecken in wirtschaftliche Probleme geraten, da ihre Möglichkeiten zur Quersubvention abnehmen. In der Problemanalyse bei PP sind die Effekte einer stärkeren Deregulierung auf einen sich in einem vergleichsweise hoch regulierten (Teil)markt agierenden Träger zu berücksichtigen (Szenarioanalyse). Im Rahmen des Sektordialogs sollten die Konsequenzen aus der Deregulierung mit den im Empfängerland zuständigen Stellen intensiv diskutiert werden und falls erforderlich sollte eine Konditionierung der FZ Intervention dahin gehend erfolgen, dass diese nur gewährt wird, wenn es verbindliche und kostendeckende staatliche Ausgleichszahlungen an den Projektträger für den Betrieb von entwicklungspolitisch besonders relevanten, aber kommerziell nicht rentabel zu erbringenden Transportdienstleistungen gibt.

Um die Effekte einer verbesserten maritimen Anbindung von Außeninseln auf deren soziale und wirtschaftliche Entwicklung besser überprüfen zu können, sollte bei PP ein Baseline Survey an den relevanten Standorten durchgeführt werden und entsprechende Daten im Rahmen des Projektmonitorings erfasst 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.