

**Indonesien: Rehabilitierung von Streckenlokomotiven I und II**

**Schlussprüfung**

<b>OECD-Förderbereich</b>	210 / Transport und Lagerhaltung	
<b>BMZ-Projektnummer</b>	(1) Phase I - Sachinvestition:	1992 65 380
	(2) Phase II - Sachinvestition:	1994 65 204
<b>Projektträger</b>	Directorate General of Land communication (DGLC) P.T. Kereta Api Indonesia (P.T. KAI)	
<b>Consultant</b>	Entfällt	
<b>Jahr der Schlussprüfung</b>	<b>2004</b>	
	<b>Projektprüfung (Plan)</b>	<b>Schlussprüfung (Ist)</b>
<b>Durchführungsbeginn</b>	(1) Mitte 1994 (2) Ende 1995	(1) August 1995 (2) 1. Quartal 1997
<b>Durchführungszeitraum</b>	(1) 30 Monate (2) 42 Monate	(1) 53 Monate (2) 50 Monate
<b>Investitionskosten</b>	(1) 21,47 Mio EUR (2) 20,45 Mio EUR	(1) 21,47 Mio EUR (2) 19,55 Mio EUR
<b>Eigenbeitrag</b>	(1) 1,02 Mio EUR (2) 1,5 Mio EUR	(1) 1,02 Mio EUR (2) 0,67 Mio EUR
<b>Finanzierung, davon FZ-Mittel (EUR)**</b>	(1) 20,45 Mio FZ-D/FK (2) 18,92 Mio FZ-D/FK	(1) 20,45 Mio FZ-D/FK (2) 18,92 *Mio FZ-D/FK
<b>Andere beteiligte Institutionen/Geber</b>		
<b>Erfolgseinstufung</b>	<b>3</b>	
<b>• Signifikanz/Relevanz</b>	3	
<b>• Effektivität</b>	3	
<b>• Effizienz</b>	4	

\* einschließlich der nicht verwendeten, mit dem Schuldendienst zu verrechnenden Restmittel in Höhe von TEUR 36.

\*\* Die Mittel zur Finanzierung der Maßnahmen (1) und (2) wurden im Rahmen einer Mischfinanzierung bereitgestellt. Die Marktmittel betragen für (1) 10,2 Mio EUR und für (2) 10,4 Mio EUR.

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

Phase I des Vorhabens umfasste die Rehabilitierung von 25 Streckenlokomotiven für das Streckennetz des Projektträgers, der indonesischen Eisenbahn (P.T. Kereata Api Indonesia, P.T. KAI) in Java, einschließlich ihrer Versorgung mit Ersatzteilen für eine zweijährige Unterhaltung. Die Rehabilitierung fand in der P.T. KAI-eigenen Zentralwerkstatt in Yogyakarta statt.

Die Phase II beinhaltete die Rehabilitierung von 21 Streckenlokomotiven für das Netz der P.T. KAI in Nordsumatra im bahneigenen Ausbesserungswerk Medan. In den Maßnahmen enthalten war neben Ersatzteillieferungen auch die Aus- und Fortbildung des Werkstattpersonals.

Projektziel beider Phasen ist es, die Verfügbarkeit der zu rehabilitierenden Lokomotiven zu erhöhen. Darüber hinaus stellt die Phase II des Vorhabens darauf ab, die zur Bewältigung der Transportnachfrage in Nord Sumatra benötigte Zugfahrleistung sicherzustellen.

Indikator für die Erreichung der Projektziele ist (a) eine Verfügbarkeitsrate der Lokomotiven beider Phasen von 85 %. Darüber hinaus soll (b) die jährliche Laufleistung pro Lokomotive bei der Phase II 90.000 km betragen. Die Indikatorwerte sollten für die Loks der Phase I 3 – 5 Jahre, für die Loks der Phase II 3 Jahre nach Inbetriebnahme erreicht werden.

Oberziel beider Phasen ist es, die indonesische Eisenbahn in die Lage zu versetzen, die nachgefragten Transportleistungen in den Projektregionen effizient zu erbringen.

Indikator für die Oberzielerreichung der Phase I (Java) ist die Steigerung der Verkehrsleistungen im Güterverkehr von 8 % p. a. und im Personenverkehr von 5 % p. a.. Indikator der Phase II ist eine Steigerung des Güterverkehrs in Nordsumatra um 5 % p. a.

Die Definition der Oberzielindikatoren für beide Phasen spiegelt das starke Wirtschaftswachstum zu Beginn der 90er Jahre wider, das kurz vor Projektprüfung zum sprunghaften Anstieg des Frachtverkehrs führte. Folge waren optimistische Annahmen insbesondere zum künftigen Frachtverkehrsaufkommen, die sich insbesondere mit Einsetzen der Asienkrise als nicht zutreffend erwiesen haben. Wie sich während des Betriebs zeigte, sind die gesamten Beförderungsleistungen der Bahn stark von den allgemeinen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängig, die durch Projektmaßnahmen im Bereich des rollenden Materials wenig beeinflussbar sind. Aus der Problemanalyse ergibt sich, dass das Oberziel der Vorhaben darin bestand, durch Beseitigung eines wesentlichen Engpasses - dem Mangel an einsatzbereiten Lokomotiven – zu verhindern, dass sich der Verkehr weiter vom gesamtwirtschaftlich und ökologisch effizienteren Schienenverkehr auf das bereits überlastete Straßennetz verlagert. Die definierten Oberziele sind, v. a. als Folge eines exogenen Schocks (Asienkrise), nicht nur zu anspruchsvoll, sondern auch zu eng formuliert. Sinnvoller wäre es gewesen, als Indikatoren für das Projektziel auf eine angemessene Auslastung der Projektlokomotiven und beim Oberziel auf die Marktanteile der Bahn im Passagier- und Güterverkehr abzustellen.

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

Grundlegend für beide Phasen war die Annahme, dass das Kernproblem der indonesischen Eisenbahn in einer unzureichenden Verfügbarkeit von einsatzfähigen Lokomoti-

ven besteht. Bereits bei Prüfung der Phase I wurden als weitere Schwachstellen Unterhaltungsmängel am Schienennetz-Oberbau identifiziert. Diese wurden aber nicht als wesentlicher Engpass für die Erreichung des Oberziels angesehen, da das damalige Investitionsprogramm der Bahn umfangreiche Maßnahmen zur Oberbau-Unterhaltung enthielt. Bei PP der Phase II zeichnete sich jedoch ab, dass sich wegen Mittelknappheit der Bahn die geringe Qualität des Oberbaus nicht verbessern würde, mit entsprechend negativen Folgen für den Bahnbetrieb (zunehmende Unfälle und niedrige Fahrgeschwindigkeiten) und damit letztlich für die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber dem Straßentransport. Das sinkende Frachtaufkommen in beiden Netzen in der zweiten Hälfte der 90er Jahre dürfte auch auf Engpässen im Oberbau beruhen. Insbesondere in Java hat sich jedoch die Situation durch Programme der Gebergemeinschaft (einschl. der deutschen FZ) mittlerweile deutlich gebessert.

Abweichungen von der Projektplanung traten insoweit auf, als in beiden Phasen der Rehabilitierungs- und Ersatzteilbedarf höher war als bei Projektprüfung angenommen. Die Ursachen dieser Mengenüberschreitungen lagen in Phase I in der unerwarteten Verschlechterung des Zustandes einiger Lokomotiven, die in den Depots wegen dringenden Ersatzteilmangels teilweise „ausgeschlachtet“ worden waren. In Phase II ergab sich anlässlich der bei Durchführung erfolgten Detailuntersuchungen ein höherer Rehabilitierungsbedarf. Darüber hinaus mussten fehlende Einbauteile zusätzlich beschafft werden (Kosten: rd. 138 TEUR), die aus indonesischen Eigenmitteln finanziert wurden.

In beiden Phasen erfolgte der Abschluss der Lieferverträge mit einer Verspätung von rd. 1 Jahr. Weitere Verzögerungen traten auf, da der Träger das erforderliche Personal und die zu rehabilitierenden Lokomotiven nicht im erforderlichen Umfang bzw. nicht rechtzeitig bereit stellte. Dies und die umfangreicher als geplant erforderlichen Rehabilitierungsmaßnahmen führten zu einer Verlängerung der Durchführungszeit der Phase I um 23 auf 53 Monate und der Phase II um 8 Monate auf 50 Monate.

In der Phase II wurde der vergleichsweise geringeren Qualifikation des technischen Trägerpersonals in der Werkstatt Medan (Sumatra) durch entsprechende Beratungsleistungen des Herstellers Rechnung getragen. Die ursprünglich hierfür angesetzten 6 Fachkräfte-Monate waren nicht ausreichend, vielmehr musste der Einsatz auf die gesamte Durchführungszeit (3 Jahre) ausgedehnt werden. Das ursprüngliche Konzept, die Ausbesserungsarbeiten – teils unter Anleitung des Herstellers – vom Personal des Trägers in dessen Werkstätten durchführen zu lassen, war grundsätzlich angemessen. Das ursprünglich eingesetzte Personal ist im Wesentlichen noch immer in den Werkstätten des Trägers beschäftigt, der somit nachhaltig vom Know-how Transfer profitiert. Die Arbeiten wurden qualitativ zufrieden stellend durchgeführt.

Die Ersatzteilbeschaffung für die Generalüberholungen beider Phasen erfolgte mittels Direktvergabe an die Lokomotivenlieferanten, die auch die Gesamtverantwortung für die Lokomotiven-Rehabilitierungen übernahmen. In Kombination mit den durch einen unabhängigen beratenden Ingenieur durchgeführten Preisprüfungen erwies sich dieses Verfahren als sinnvoll, zumal es in der Phase II eine flexible Handhabung der Beschaffung der zusätzlich erforderlichen Teile erlaubte. Sachlich sinnvoll wäre auch eine Unterstützung des Trägers im Bereich Ersatzteilmanagement gewesen (s. u.), die aber nicht erfolgte.

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

Die wesentlichen Ergebnisse beider Phasen bestehen in der umfassenden Rehabilitierung von insgesamt 46 Streckenlokomotiven der Schienennetze Java (25 Einheiten)

und Nordsumatra (21 Einheiten). Damit sollten der indonesischen Eisenbahn auf den jeweiligen Strecken ausreichende Lokomotivenkapazitäten zur Erbringung der prognostizierten Verkehrsaufkommen in Java (Phase I, Schwerpunkt Personenverkehr) und Nordsumatra (Phase II, Schwerpunkt Güterverkehr) zur Verfügung gestellt werden.

Wartungs- und Bedienungspersonal (Lokführer und Assistenten) sind in ausreichender Zahl und Qualifikation verfügbar. Kritisch ist die Ersatzteilversorgung. Tatsächlich begründeten die zunehmenden Ausfälle der übrigen, nicht rehabilitierten Lokomotiven auch weiterhin Engpässe in der Deckung des regionalen Transportbedarfs. Dies ist im Wesentlichen auf das mittlerweile hohe Alter dieser Einheiten und den Mangel an entsprechend erforderlichen Ersatzteilen zurückzuführen. Auch die Verfügbarkeit der Waggons ist hierdurch beeinträchtigt. Ursachen sind: (a) ein unzureichendes Ersatzteilmanagement, das keine bedarfsgerechte Beschaffung gewährleistet, (b) fehlende Mittel beim Träger, die eine Ersatzteilbeschaffung nicht präventiv sondern nur nach Bedarf erlauben, (c) die zentralisierte Beschaffung aller Ersatzteile in der Hauptstelle Bandung. Infolge der notwendigen Ausschreibung liegt der Zeitbedarf für importierte Ersatzteile bei rd. drei Monaten. Hierdurch sind in absehbarer Zukunft vermehrt auch Ausfälle und ein deutlicher Rückgang der Verfügbarkeit der Projektlokomotiven zu befürchten. Die Nachhaltigkeit beider Projekte erscheint mittelfristig deutlich gefährdet.

Projektziel Phase I: Das Projektziel dieser Phase (Verfügbarkeit der Lokomotiven von durchschnittlich 85% nach 3 – 5 Jahren) wurde nicht ganz erreicht. In 2003 waren 3 Lokomotiven wegen schwerwiegender technischer Defekte das ganze Jahr über nicht einsetzbar. Die Verfügbarkeit betrug 76 %.

Projektziel Phase II: In Phase II übertrifft die Verfügbarkeit mit über 90 % auch 3 – 4 Jahre nach Inbetriebnahme noch das Projektziel (Zielwert: 85%). Weiterer Indikator für das Projektziel in der Phase II war eine Zugfahrleistung von 90.000 km/Jahr, die in 2001 und 2002 mit durchschnittlich 120.000 km/Jahr überschritten wurden, obwohl drei der 21 Einheiten erst im August 2001 in Betrieb gingen. In der Spitze erreichten einzelne Lokomotiven 160.000 km/Jahr. Die geschaffenen Transportkapazitäten werden ausreichend genutzt.

Oberziel Phase I: Der Passagierverkehr hat in Java gegenüber dem Güterverkehr eine stärkere Bedeutung. Bei PP wurden jährlich rd. 53,1 Mio Passagiere befördert (Personenkilometervolumen: rd. 8100 Mio). In 2000 erreichte das Personenverkehrsvolumen seinen Höhepunkt (rd. 188 Mio Passagiere, 18.300 Mio Personenkilometer) und ist seither deutlich gefallen (2003: rd. 150 Mio Passagiere, 13.100 Mio Personenkilometer). Das durchschnittliche Wachstum, gemessen am Personenkilometervolumen, war zwischen 1990 – 2003 mit rd. 3,8 % geringer als ursprünglich erwartet (Oberzielindikator 1: 5 % p.a.).

Der Güterverkehr in Java ist seit 1997 deutlich gesunken. In 2003 lag er mit 5.292 Mio t (rd. 959 Mio Tonnenkilometer) knapp unterhalb des im PPB angegebenen Wertes (1989/90: 5,3 Mio t, 1.330 Mio Tonnenkilometern). Der zweite Indikator für die Oberzielerreichung (Zunahme des Gütervolumens um 8 % p.a.) wurde somit deutlich verfehlt.

Oberziel Phase II: Für die Oberzielerreichung wurde allein auf die Zunahme des Güterverkehrs abgestellt (Indikator: Zunahme um 5 % p.a.). Tatsächlich lag dieser mit 0,77 Mio t (rd. 140 Mio Tonnenkilometern) unter dem Niveau bei PP (1992: 1,0 Mio t, rd. 178 Mio Tonnenkilometer). Der Indikator wurde also ebenfalls deutlich verfehlt. Dagegen ist hervorzuheben, dass im selben Zeitraum (1992-2003) der - nicht im Oberziel

erfasste – Personenverkehr auf Nordsumatra um 8 % p. a. (von 193 auf 446 Mio Personenkilometer) zunahm. Die Anzahl der Passagiere stieg um 6,3 % p. a. von 1,2 Mio auf rd. 2,4 Mio.

Gemessen an den seinerzeit ausgewählten Indikatoren wurde damit das Oberziel bei der Vorhaben zwar im Wesentlichen nicht erreicht, was aber in hohem Maße auf exogene Entwicklungen (Asienkrise) zurückzuführen ist. Damit sind rückblickend wenig geeignete Indikatoren für die Oberzielerreichung gewählt worden. Aus heutiger Sicht wäre es sinnvoller, die Oberzielerreichung daran zu messen, inwieweit die PT. KAI in die Lage versetzt wurde, ihre Marktanteile im Passagier- und Güterverkehr zumindest zu behaupten.

Die insgesamt unbefriedigende Entwicklung beim Gütertransport in den 90er Jahren ist zum einen eine Folge des von der Asienkrise bewirkten starken realen BIP-Rückgangs in Indonesien (1998: -13,7 %; 1999: -2,7 %). Allerdings war dies nicht die alleinige Ursache, da in Nordsumatra bereits vor der Asienkrise ein Rückgang beim Frachtverkehr der Eisenbahn auftrat. Hinzu kommt der geringe Anteil des Schienentransports am gesamten Gütertransport sowohl in Nordsumatra (0,2 %) als in Java (0,4 %). Ursache dürfte die bereits angesprochene Verschlechterung sowohl des Oberbaus als auch des rollenden Materials der Schienennetze mit der Folge von längeren Transportzeiten und vermehrten Störungen/Unfällen sein. Darüber hinaus sind die Frachttarife der Bahn z. T. höher als beim Straßentransport. Zumindest die Probleme des Oberbaus dürften sich nachhaltig entschärft haben, da entsprechende Programme internationaler Geber zur Verbesserung des Oberbaus und der Signalanlagen erfolgten. Nach Angaben des Projektträgers werden mittlerweile zufrieden stellende Fahrgeschwindigkeiten von durchschnittlich 60 km/h (Nordsumatra) bzw. 62 km/h (Java) erreicht.

Der Lokomotivenbestand der PT. KAI hat sich gegenüber PP insgesamt um rd. 18 % reduziert. Ohne die erfolgten Rehabilitierungen hätte sich der Lokomotivbestand gegenüber PP sogar um 37 % vermindert. Insofern erscheint die erfolgte Rehabilitierung auch bei einer geringer als bei PP erwarteten Steigerung des Verkehrsaufkommen bzw. sogar einem Absinken gerechtfertigt, da ohne sie aufgrund des nicht mehr ausreichenden Lokomotivbestandes selbst das aktuelle Niveau der Transportleistungen nicht hätte erreicht werden können.

Um die Nachhaltigkeit des Vorhabens zu erhöhen, muss sich die finanzielle Situation der P.T. KAI verbessern. Obwohl seit 1999 institutionell eigenständig, ist sie wirtschaftlich weiter stark vom Staat abhängig. Die Tarife der 3. Klasse, für die 60 % der Sitzkapazitäten bereitgestellt werden müssen, werden weiterhin staatlich festgelegt. Hier liegt der Kostendeckungsgrad bei nur 42 % (1. Klasse 158 %, 2. Klasse 108 %). Auf die ersten beiden Klassen entfallen 80 % der Einnahmen im Personenverkehr, die wiederum über 70% der Gesamteinnahmen ausmachen. Die P.T. KAI kann eigenständig diese Einnahmen nicht mehr nennenswert steigern. Zum einen sind die vorhandenen Sitzkapazitäten bereits zu 90 % - auf Nord-Sumatra sogar zu über 100 % - ausgenutzt, zum anderen sind Tariferhöhungen, insbesondere auf Fernstrecken, wegen zunehmender Konkurrenz (Billigflüge) nicht ohne weiteres durchsetzbar. Unbefriedigend ist die Situation auch im Frachtbereich. Hier liegt der Kostendeckungsgrad unter Berücksichtigung der von der PT.KAI an den Staat zu zahlenden Schienennutzungsgebühr TAC (Track Access Charge) bei rd. 51 %. Wegen der starken Konkurrenz des Straßentransports ist kaum Potenzial für substantielle reale Tarifierhebungen. Ein weiteres Problem besteht in den Finanzbeziehungen zwischen der P.T. KAI und dem Staat. Die P.T. KAI erhält vom Staat Zahlungen für die erbrachte Wartung der Schieneninfrastruktur (Infrastructure, Maintenance and Operation, IMO) und für Defizite bei der 3. Klasse

(Public Service Obligation, PSO), während sie selbst dem Staat eine Nutzungsgebühr für das Schienennetz zahlt (TAC). Netto hätte die P.T. KAI in den Jahren 2000 bis 2002 aus diesen Verpflichtungen vom Staat 550 Mrd IDR erhalten müssen. Tatsächlich wurden nur rd. 180 Mrd. IDR bewilligt (Zahlungsdifferenz: rd. 67 % bzw. USD 41 Mio). Zwar wies die P.T.KAI aufgrund des sehr hohen Beitrags ihrer Passagiertransporteinnahmen in der 1. und 2. Klasse in den letzten Jahren leicht positive Betriebsergebnisse aus. Es ist jedoch davon auszugehen, dass diese Ergebnisse nur durch Unterlassen notwendiger Wartungs- und Reparaturarbeiten am Schienennetz und am rollenden Material zu erzielen waren. Von 1999 bis 2002 sanken die jährlichen Wartungsausgaben des Trägers real um knapp 30 %. Obwohl sie 2003 deutlich angehoben wurden, lagen sie auch in diesem Jahr real noch 6 % unter den Ausgaben von 1999. Hieraus resultieren erhebliche Nachhaltigkeitsrisiken.

Insgesamt kommen wir zu folgender Beurteilung der entwicklungspolitischen Wirkungen:

Hauptmaßnahme der Vorhaben ist die Rehabilitierung von 25 (Phase I) bzw. 21 (Phase II) Streckenlokomotiven. Die Lokomotiven werden sehr intensiv genutzt. Die angestrebten Verfügbarkeiten werden in der Phase I nicht ganz erreicht, in der Phase II aber übertroffen. Aufgrund einer vernachlässigten Wartung existiert ein erhöhtes Nachhaltigkeitsrisiko. Wir bewerten die Effektivität beider Vorhaben als insgesamt noch ausreichend (**Stufe 3**).

Zum Oberziel, die PT.KAI in die Lage zu versetzen, die nachgefragte Transportleistung effizient zu erbringen, haben beide Vorhaben einen Beitrag geleistet, auch wenn die ursprünglich gewählten Indikatoren, die allerdings aus heutiger Sicht als nicht überzeugend erscheinen (Zuwachs beim Güter- und Personenverkehr), in der Phase I nur bedingt und in der Phase II nicht erreicht wurden. Unter Berücksichtigung der über andere Geberprojekte finanzierten Investitionen in den Oberbau und in das Signalwesen (insbesondere auf Java) wurden durch die FZ-Vorhaben signifikante Engpässe im Eisenbahnsektor beseitigt. Vor dem Hintergrund sinkender Verfügbarkeiten der Lokomotivenflotte beider Netze wäre eine Aufrechterhaltung (Frachttransport) bzw. Ausweitung (Passagiertransport) der Transportleistungen im vorliegenden Umfang ohne die beiden Projekte nicht darstellbar gewesen. Die Relevanz ist als zufrieden stellend zu beurteilen. Die Signifikanz der Vorhaben war mit Blick auf den Eisenbahntransport hoch. Allerdings entfällt auf diesen Sektor in den Projektgebieten nur ein kleiner Teil des gesamten Transportaufkommens. Zusammenfassend bewerten wir **Relevanz** und **Signifikanz** der beiden Vorhaben als noch ausreichend (**Stufe 3**).

Bezüglich der Kosteneffizienz wurde bei PP durch entsprechende Rechnungen gezeigt, dass die Rehabilitierung vorhandener Lokomotiven gegenüber einer Neuanschaffung günstiger war. Da für beide Phasen die Ist-Kosten pro Einheit i. W. eingehalten wurden, ist davon auszugehen, dass die Rehabilitierung die kosteneffiziente Alternative darstellt. Mit Blick auf die Allokationseffizienz ist die P.T. KAI letztlich für wichtige Transportleistungen nicht in der Lage, kostendeckende Tarife durchzusetzen und erhält für politisch gewünschte niedrige Tarife im Personenverkehr nicht in ausreichendem Maße staatliche Transfers. Insgesamt beurteilen wir die **Effizienz** des Vorhabens als nicht mehr ausreichend (**Stufe 4**).

Unter Abwägung der oben aufgeführten Schlüsselkriterien bewerten wir die **entwicklungspolitische Wirksamkeit beider Phasen als insgesamt noch ausreichend (Stufe 3)**.

Geschlechtsspezifische Ziele, eine direkte Armutsbekämpfung, Umweltschutzziele und die Verbesserung der Regierungsführung waren im Rahmen der Vorhaben nicht angestrebt worden. Entsprechende Wirkungen sind nicht eingetreten. Wir stufen die Vorhaben mit Blick auf die entsprechenden Kennungen als G 0, EPA, UR 0 und PD/GG 0 ein.

### Projektübergreifende Schlussfolgerungen

Im Rahmen des Regierungsdialogs sollte eine Verbesserung der sektorpolitischen Rahmenbedingungen (Einführung kostendeckender Tarife bzw. sichere staatliche Ausgleichszahlungen, wenn Tarife für bestimmte Gruppen wie z. B. Arme aus sozialpolitischen Gründen nicht angehoben werden sollen; Abbau der Subventionierung des Straßenverkehrs) verstärkt thematisiert werden. In Absprache mit anderen Gebern sollten hier Neuvorhaben entsprechende Konditionierungen enthalten, so dass FZ-Mittel nur bereitgestellt werden, wenn bestimmte „Milestones“ hinsichtlich der zur Sicherung der Nachhaltigkeit erforderlichen Finanzlage beim Träger erreicht sind.

### 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, o. a 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.