

Kamerun: Zweiter Schlepper für den Hafen Douala

Schlussprüfung

OECD-Förderbereich	21040 / Wasserverkehrswesen	
BMZ-Projektnummer	Sachinvestition: 1997 65 587	
Projektträger	Bei PP: Office Nationale des Ports du Cameroun (ONPC) Derzeit: Port Autonome de Douala (PAD)	
Consultant	Marine Services	
Jahr der Schlussprüfung	2004	
	Projektprüfung (Plan)	Schlussprüfung (Ist)
Durchführungsbeginn	10/1997	2/1999
Durchführungszeitraum	21 Monate	25 Monate
Investitionskosten	6,6 Mio EUR	7,34 Mio EUR
Eigenbeitrag	0,5 Mio EUR	1,0 Mio EUR
Finanzierung, davon FZ-Mittel (EUR)	6,1 Mio FZ-D	6,34 Mio FZ-D
Andere beteiligte Institutionen/Geber	Keine	Keine
Erfolgseinstufung	2	
• Signifikanz/Relevanz	2	
• Effektivität	2	
• Effizienz	2	

Kurzbeschreibung, Oberziel und Projektziele mit Indikatoren

Das Vorhaben umfasst die Beschaffung eines zweiten neuen Schleppers für den Port Autonome de Douala (PAD), Rechtsnachfolger des Office National des Ports du Cameroun (ONPC). Das Vorhaben ist Teil eines Modernisierungsprogramms dieses Hafens insgesamt, an dem auch andere Geber (Weltbank, AfD) beteiligt sind und ein direktes Folgevorhaben des FZ-Vorhabens „Schlepper für den Hafen Douala“, BMZ Nr. 1990 65 150. Der Schlepper ist vorrangig zum Einsatz im Hafen Douala, dem mit Abstand wichtigsten Seehafen des Landes, bestimmt.

Oberziel: Leistung eines Beitrags zur Aufrechterhaltung einer zuverlässigen und schnellen Abfertigung der den Hafen Douala anlaufenden Schiffe.

Projektziel: Sicherstellung eines Angebots an zeitlich angemessenen und sicheren Schlepperleistungen.

Indikatoren für das Projektziel:

- Durchschnittliche Bugsier-, und Manövrierzeit je Schiffsbewegung gemäß Schlepperhandbuch (Ziel: mindestens Niveau bei PP von max. 2h).
- Verfügbarkeit der erforderlichen Schlepper (mindestens 2 Schlepper an 365 Tagen à 24 h einsatzbereit).
- Unfälle sowie Beschädigungen an Kaianlagen (weiterhin keine großen Havarien)

Die anlässlich der PP erstellte einzelwirtschaftliche Rentabilitätsrechnung ermittelte eine interne Verzinsung von 13,5 %.

Die Ziel- und Indikatorformulierung ist auch aus heutiger Sicht angemessen.

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

Anlässlich der PP wurde das Vorhaben mit der herausragenden Bedeutung des Hafens Douala für den Außenhandel Kameruns und der zentralen Funktion seiner Schlepperflotte für den Warenumsatz und die Einnahmesituation des Hafens gerechtfertigt. Im Hafen Douala ist die Nutzung von Schleppern bindend. Zur Sicherstellung des Schleppdienstes standen bei PP de facto 5 Schlepper zur Verfügung, von denen zwei im Alter von 39 bzw. 38 Jahren kaum noch einsatzfähig waren und hohe Betriebs- und Ersatzteilkosten verursachten. Da insgesamt 4 Schlepper für den reibungslosen Schleppdienst erforderlich waren, stand der Ersatz oder die Rehabilitierung eines dieser beiden Schlepper zur Wahl. Aufgrund des hohen Alters stellte der Ersatz die effizienteste Lösung zur Beseitigung des bestehenden Kapazitätsengpasses dar.

Die Entwicklung des Frachtaufkommens und der Schiffsbewegungen seit PP übertraf unsere Erwartungen (s. u.), da die zum Zeitpunkt der PP vorherrschende Wirtschaftskrise im weiteren Verlauf der 90er Jahre in eine Wachstumsphase überging. Damit wurden unsere Bedarfsschätzungen bestätigt.

Bezüglich der Auslegung und Durchführung basierte das Vorhaben auf der Konzeption und den technischen Hauptdaten des Vorgängerprojekts „Schlepper für den Hafen Douala – 1990 66 150“. Hierdurch sowie durch die günstigen Ausschreibungsergebnisse (s. u.) lagen die Ist-Kosten um TEUR 450 unter unserer Schätzung bei PP (EUR 5,57 Mio. einschl. Consultingkosten, aber ohne Reserve). Die relativ hohen Reserven für Unvorhergesehenes/Preissteigerungen, die im Laufe des Projektes wegen zu erwartender Durchführungsverzögerungen (s. u.) sogar noch einmal um TEUR 205 auf insgesamt TEUR 767 aufgestockt worden waren, wurden ebenfalls nicht benötigt. Die Einsparungen wurden im Zuge der Durchführung genutzt für sinnvolle, die technischen Kapazitäten des Trägers stärkende Projektergänzungen:

- Wegen der zunehmenden Anzahl größerer Schiffe – insbesondere im Zusammenhang mit der Fertigstellung des Containerterminals – wurde der Schlepper mit stärkeren Motoren ausgestattet, die seinen Pfahlzug von 30 t auf 40 t und seine Geschwindigkeit von 11 auf 12,5 kn erhöhten.
- Die aus Kostengründen ursprünglich ausgegliederte Feuerlöschrichtung wurde wieder in das Vorhaben aufgenommen. Darüber hinaus wurde die Ausrüstung des Schleppers um einen Kran zum Aussetzen des Beiboats und zur Übergabe größerer Ersatzteile ergänzt.

- Die Einführung eines EDV-Programms zur Instandhaltung, Ersatzteilbestellung und –verwaltung (inkl. Hardware), die zunächst aus Projekt-Gegenwertmitteln finanziert werden sollte, wurde in den Projektumfang aufgenommen. Im Zuge seiner Installation wurden auch die im Projekt vorgesehenen Beratungsleistungen zur Verbesserung der Instandhaltungsorganisation und -logistik durchgeführt.

Unter Berücksichtigung dieser zusätzlichen Maßnahmen betragen die Devisenkosten des Vorhabens (inkl. Consultingleistungen) EUR 5,46 Mio. Die vom Träger übernommenen Inlandskosten (i. W. Steuerabgaben) lagen bei EUR 1,0 Mio. Die einschließlich der o. g. Reserve verbleibenden FZ-Restmittel von rd. TEUR 880 werden in Abstimmung mit dem BMZ für die Beschaffung eines hydrographischen Vermessungsbootes (einschl. Consultingleistungen) eingesetzt. Die Lieferung ist für Mitte 2005 vorgesehen.

Bei der Ausschreibung des Schleppers sowie auch der Consultantleistungen wurde – wie bei Prüfung vorgesehen – auf ein formelles Präqualifikationsverfahren verzichtet. Um dennoch einen hinreichenden Wettbewerb zu gewährleisten, wurden die Ausschreibungen auf der Basis eines Shortlistverfahrens durchgeführt, an dem deutsche Schiffbau-Consultants bzw. die an der Ausschreibung des ersten Schleppers beteiligten Werften teilnahmen. Im Ergebnis wurden hierdurch die o. g. Einsparungen erzielt, wobei die bereits in dem vorangegangenen Schlepper-Vorhaben eingesetzten Firmen, nämlich das Ingenieurbüro „Marine Services“, Hamburg und die „Erlenbacher Schiffswerft Maschinen- und Stahlbau GmbH“, den Zuschlag erhielten.

Insgesamt hat sich das gewählte Durchführungskonzept nicht nur kostenseitig, sondern auch technisch bewährt. Die erneute Auftragsvergabe an die Erlenbacher Schiffswerft brachte es mit sich, dass eine Vielzahl von Erfahrungen aus dem ersten Projekt genutzt werden konnten, die letztlich dem neuen Vorhaben zugute kamen. Auch die Einschaltung des Consultantbüros erwies sich als sinnvoll, da dieses eine fristgerechte und ordnungsgemäße Ausschreibung sicherstellte und maßgeblich zu einem effizienteren Ablauf der Prozeduren beitrug. So konnte das Projekt mit einer für Kamerun sehr geringen Bauzeitverzögerung von nur 4 Monaten zum Abschluss gebracht werden. Die sich dennoch auf insgesamt 20 Monate belaufende Verzögerung der Inbetriebnahme (bis zum März 2001 statt Juli 1999) ging maßgeblich auf die späte Bereitstellung der erforderlichen FZ-Mittel zurück, die erst nach den Regierungsverhandlungen vom Mai 1998 erfolgte. Hierdurch verschob sich der Durchführungsbeginn (Abschluss des Consultantvertrags) um 16 Monate auf Februar 1999.

Betriebsseitig wurde bereits bei PP auf die finanziellen und administrativen Schwächen des damaligen Trägers, der OPNC, hingewiesen. Eine staatlich administrierte Tarifenkung sowie Ineffizienzen des Wartungs-, Instandhaltungs- und Lagersystems gefährdeten seinerzeit (1995/96) die zeitgerechte Ersatzteilbeschaffung sowie die Durchführung größerer Instandsetzungsarbeiten. Dagegen sahen wir hinsichtlich der Bedienung des Schleppers aufgrund des qualifizierten Personals und der im Projekt vorgesehenen Einweisungsmaßnahmen kein Risiko.

Durch die zwischenzeitlich umgesetzte Hafenreform ging der Betrieb des Hafens Douala 1999 auf eine neue, autonome Hafengesellschaft, die sich in staatlichem Eigentum befindet, über, den „Port Autonome de Douala (PAD)“. Auch dessen Liquiditätssituation blieb jedoch angespannt, nicht zuletzt aufgrund der durch das Struktur Anpassungsprogramm erzwungenen neuerlichen Tarifenkung im März 2000 (vgl. hierzu unseren SP-Bericht zum ersten Hafenschlepper vom 13.9.2002). Der Betrieb durch den PAD beinhaltet somit weiterhin ein Nachhaltigkeitsrisiko. Die FZ-Finanzierung

eines Ersatzteilbestands für die ersten 3 Jahre sowie die o. g. Maßnahmen zur Verbesserung der Instandhaltungsorganisation und – logistik dienten der Minimierung dieses Risikos während der ersten Betriebsjahre und haben sich bewährt. Letztlich stellte jedoch erst die Konzessionierung des Schlepperbetriebs an den privaten Betreiber „Société les Abeilles S.A.S.“ im Dezember 2003 einen konsequenten Schritt zur nachhaltigen Lösung des Problems dar. Der Konzessionär wird durch den Betreibervertrag zur Wartung und Instandhaltung der Schlepper verpflichtet. Da er ein wirtschaftliches Interesse an der hohen Verfügbarkeit seiner Schlepperflotte hat, ist mit dem effizienten Betrieb und einer sachgerechten Instandhaltung der Schlepper zu rechnen. Voraussetzung hierfür ist allerdings ein Konzessionsvertrag, der dem Konzessionär die finanziellen Möglichkeiten hierzu einräumt. Diese Bedingung ist nach unserer Einschätzung erfüllt (s. Anlage 2).

Wesentliche Ergebnisse der Wirkungsanalyse und Erfolgsbewertung

Oberziel: Durch die Aufrechterhaltung einer zuverlässigen und schnellen Abfertigung der den Hafen Douala anlaufenden Seeschiffe (Oberziel) sollte die reibungslose Abwicklung des Außenhandels des Landes sichergestellt werden. Zielgruppe sind die den Hafen Douala anlaufenden Reedereien, die im Hafen angesiedelten Umschlagsunternehmen sowie – in erweiterter Betrachtung – die Im- und Exporteure.

Auch heute kommt dem Hafen Douala eine Schlüsselstellung für den Außenhandel zu: Über ihn erfolgen rd. 90 % der Im- und Exporte des Landes sowie große Teile des internationalen Warenaustauschs der Nachbarländer Tschad und ZAR. Das Frachtaufkommen des Hafens Douala wuchs seit PP von 4,1 Mio. t (1995) auf 5,9 Mio t (2003) an. Die Anzahl der Schiffsbewegungen, die in den Jahren vor PP noch einen negativen Trend aufwies, stieg im selben Zeitraum von 1.053 auf 1.236 Schiffe pro Jahr und hat damit wieder das Niveau der frühen 80er Jahre erreicht. Einen nicht geringen Anteil hieran hat der Frachtverkehr des neu in Betrieb genommenen Containerterminals. Die rege Inanspruchnahme des Hafens, die nach wie vor hohen Wachstumsraten der Wirtschaft (real über 4 % p. a.) und des Außenhandels und die effizienzsteigernden Strukturreformen und Sachinvestitionen der Hafenverwaltung lassen eine Fortsetzung dieses positiven Trends erwarten. Aus heutiger Sicht war die Durchführung des Vorhabens unerlässlich für die Oberzielerreichung. Seine Wirksamkeit fand nicht zuletzt durch den temporären Ausfall der zwei älteren Schleppereinheiten im Geschäftsjahr 2000/01 (kurz vor Inbetriebnahme des Projektschleppers) ihre Bestätigung. Durch die oben erwähnte, rd 20 Monate umfassende Verzögerung der Inbetriebnahme des zweiten Schleppers kam es zu Kapazitätsengpässen, die durch das temporäre Chartern von ausländischen Schleppern behoben werden mussten.

Das Projektziel bestand in der Sicherstellung eines Angebots an zeitlich angemessenen und sicheren Schlepperleistungen. Hierfür hielten wir bei PP einen Verband von 4 Schleppern für erforderlich (davon 2 aus FZ finanziert), die eine rechnerische Verfügbarkeit von 310 % gewährleisten sollten. Nach Abzug der für einen Leistungsvertrag mit der Raffinerie Limbé vorzuhaltenden Schlepperkapazitäten sollten für den Hafen Douala mind. 2 Schlepper an 365 Tagen à 24 Stunden (Verfügbarkeit: 210 %) zum Einsatz bereit stehen. Dieser Indikatorwert wurde erfüllt. Durch das Auslaufen des Vertrages mit der Raffinerie Limbé und die Überholung der beiden älteren Schlepper liegt die rechnerische Verfügbarkeit im Hafen Douala nunmehr sogar bei 3 Schleppern. Damit sind die Kapazitäten des Hafens aus heutiger Sicht sogar großzügig bemessen und lassen noch Spielraum für weiteres Verkehrswachstum. Unter Berücksichtigung der mittelfristig zu erwartenden Zunahme der Ausfälle der beiden älteren Schlepper sowie der Kameruner Verhältnisse – starke Ersatzschlepper sind im Notfall nicht

schnell zu mobilisieren – ist die Anzahl und Leistung dieser Schlepperflotte dennoch nicht überhöht. Auch kann der älteste Schlepper wegen seines geringen Pfahlzugs (10 t) bei größeren Schiffen nur im Verbund mit einem zweiten Schlepper eingesetzt werden und stellt somit keinen Ersatz für den neuen Schlepper dar. Dagegen kann der private Betreiber die in lastarmen Perioden freien Kapazitäten durch Einsätze anderorts (benachbarte Häfen, Golf von Guinea) nutzen, um so zusätzliche Einnahmen zu generieren. Hierüber liegen uns allerdings noch keine Informationen vor.

Auch die anderen Projektzielindikatoren wurden erreicht: Die durchschnittliche Manövrierzeit je Schiffsbewegung liegt deutlich unter 2 Stunden, signifikante Unfälle sowie Beschädigungen an Kaianlagen wurden uns seitens der Hafenverwaltung nicht gemeldet. Die Wartezeiten der einlaufenden Schiffe haben sich seit 1997 von 28,6 auf rd. 14 Stunden halbiert. Das Projektziel wurde somit ebenfalls erreicht.

Einzelwirtschaftlich wurde die Anschaffung des neuen Schleppers damit begründet, dass die vorhandenen alten Schlepper mittlerweile sehr hohe Betriebskosten aufwiesen und eine Reparatur angesichts der z. T. weit überschrittenen Lebensdauer nicht mehr wirtschaftlich war. Diese Aussage hat nach wie vor Gültigkeit, allerdings wurde die geschätzte einzelwirtschaftliche Rendite des Vorhabens von 13,5 % mit rd. 5 % (Anlage 2) deutlich unterschritten. Die Differenz erklärt sich i. W. aus den oben bereits genannten Tarifsenkungen im März 2000, die bei 40 % lagen, sowie aus den höheren Inlandskosten des Vorhabens. Eine Wiederanhebung der Tarife auf das alte Niveau ist auch in absehbarer Zukunft nicht zu erwarten. Vor diesem Hintergrund ist die ermittelte Rendite noch als zufrieden stellend zu beurteilen.

Hinsichtlich der Kosteneffizienz der Maßnahme stellt sich aus heutiger Sicht allerdings die Alternative des Charterns. Die Engpass-Situation vor Inbetriebnahme des neuen Schleppers hat gezeigt, dass sich dem PAD diese Alternative grundsätzlich bietet. In unserer diesbezüglichen Vergleichsrechnung anlässlich der SP des ersten Schleppers lagen die Charterkosten (USD 2.800 pro Tag) um rd. 50 % über den Kosten des eigenen Schleppers, allerdings bei einem deutlich höheren Dollarkurs (0,90 USD/EUR). Bei dem derzeitigen Kurs von 1,20 USD/EUR sinkt dieser Kostenvorteil auf 10 %, die Variante der Eigenbeschaffung bleibt jedoch weiter vorteilhaft.

Bezüglich des Schleppbetriebs als Ganzes wurden unsere Erwartungen jährlicher Einnahmeüberschüsse für den Träger (EUR 0,7 Mio.) aufgrund der o. g. Tarifanpassungen ebenfalls nicht erfüllt. Die hieraus zunächst resultierenden Defizite des PAD stellten grundsätzlich ein Risiko für die Nachhaltigkeit eines ordnungsgemäßen Betriebs dar. Im Zuge der Konzessionierung des Schleppbetriebs an die private „Société les Abeilles, S.A.S.“ wurden jedoch Konditionen ausgehandelt, die dem PAD die Deckung seiner direkten Kosten (Zinskosten und Abschreibungen) und geringe Überschüsse sichern (vgl. Anlage 2). Eine überschlägige Gegenüberstellung der Einnahmen- und Ausgaben des Konzessionärs auf der Basis der Geschäftszahlen 2003 lässt erkennen, dass dieser über hinreichende Einnahmen zur Deckung der ihm obliegenden Wartungs- und Instandhaltungskosten der Schlepperflotte verfügen dürfte. Die eigenverantwortliche Beschaffung von Ersatzteilen durch den Konzessionär hat darüber hinaus das Problem der schwerfälligen Beschaffungsprozeduren des PAD gelöst.

Für eine gesicherte Beurteilung des Erfolgs der Konzessionierung liegen uns noch keine hinreichenden Daten vor. Wir erwarten jedoch, dass sie die Effizienz und Nachhaltigkeit des Betriebs der beiden FZ-finanzierten Schlepper deutlich verbessert. Die „Société les Abeilles S.A.S.“ gehört zur finanzkräftigen und im Geschäft mit Seefracht und

Schlepperdiensten erfahrenen französischen Gruppe Bourbon. Wir halten das Risiko eines nicht nachhaltig gesicherten Betriebs der Schlepper für gering.

Insgesamt kommen wir zu folgender Beurteilung der entwicklungspolitischen Wirkungen des Vorhabens:

Hauptmaßnahme des Vorhabens ist der Ersatz eines nicht mehr wirtschaftlich zu rehabilitierenden alten Hafenschleppers durch eine neue, stärkere Einheit. Oberziel dieser Maßnahme war es, einen Beitrag zur Aufrechterhaltung einer zuverlässigen und schnellen Abfertigung der den Hafen Douala anlaufenden Schiffe zu gewährleisten. Dieses Ziel wurde erreicht. Aufgrund des nach wie vor hohen Stellenwerts dieses Hafens für den Außenhandel Kameruns und seiner Nachbarländer, der positiven Entwicklung der Wirtschaft und des Hafenumschlags, allerdings mit der Einschränkung, dass die derzeitige Zahl der Schiffsbewegungen trotz des in den letzten Jahren erfolgten Anstiegs erst auf dem Niveau der frühen 80 er Jahre liegt und der zentralen Bedeutung des Schleppdienstes für den reibungslosen Hafenbetrieb des Landes bewerten wir die entwicklungspolitische Relevanz und Signifikanz des Vorhabens als zufrieden stellend (Stufe 2).

Die mit dem Projekt angestrebte Sicherstellung eines Angebots an zeitlich angemessenen und sicheren Schlepperleistungen wurde erreicht. Die Einbindung eines privaten Konzessionärs zu akzeptablen Bedingungen lässt eine hinreichende Nachhaltigkeit dieser Projektzielerreichung erwarten, auch wenn gesicherte Daten zur Beurteilung des Erfolgs der Konzessionierung derzeit noch nicht vorliegen. Die derzeit über dem angestrebten Niveau liegende Verfügbarkeit ist mit Blick auf die positive Entwicklung des Hafenbetriebs sowie die Kapazitäten und Ausfallrisiken der zwei älteren, nicht FZ-finanzierten Schlepper der Flotte als angemessen zu beurteilen. Wir bewerten die Effektivität des Vorhabens als insgesamt zufrieden stellend (Stufe 2).

Die gewählte Maßnahme (Beschaffung eines neuen Schleppers für den PAD) stellte gegenüber der technisch/wirtschaftlichen Alternative des Charterns die kosteneffizientere Lösung dar. Auch schafft sie eine höhere Sicherheit in Hinsicht auf ein jederzeit ausreichendes Leistungsangebot. Allerdings wurden die bei PP angestrebten einzelwirtschaftlichen Ergebnisse dieser Investition wegen der politisch motivierten Tarifsenkungen im Schleppbetrieb nicht erreicht. Dennoch wird durch das Vorhaben in Verbindung mit der o. g. Privatisierung zumindest die Kostendeckung des Schleppbetriebs als Ganzes, mit zunehmendem Schleppverkehr auch ein leichter Überschuss für den PAD, zu erreichen sein. Wir beurteilen die Effizienz des Vorhabens deshalb als insgesamt zufrieden stellend (Stufe 2).

Unter Abwägung der oben aufgeführten Schlüsselkriterien bewerten wir die entwicklungspolitische Wirksamkeit des Projekts als zufrieden stellend (Stufe 2).

Geschlechtsspezifische Ziele, eine direkte Armutsbekämpfung und die Verbesserung der Regierungsführung waren im Rahmen des Vorhabens nicht angestrebt worden. Entsprechende Wirkungen sind nicht eingetreten. Mit dem Betrieb des Schleppers sind keine nennenswerten Umweltwirkungen verbunden. Wir stufen das Vorhaben mit Blick auf die entsprechenden Kennungen als G 0, EPA, UR 0 und PD/GG 0 ein.

Projektübergreifende Schlussfolgerungen

Keine

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.