

Tansania: 5 Vorhaben im tansanischen Eisenbahnbereich

Schlussprüfung

OECD-Förderbereich	21030 / Schienenverkehrswesen	
BMZ-Projektnummer	Vorh. I: (1) 1989 65 295 (Sachinvestition) (2) 1989 70 097 (Begleitmaßnahme) Vorh. II: (1) 1990 66 200 (Sachinvestition) (2) 1990 70 343 (Begleitmaßnahme) Vorh. III: (1) 1998 66 765 (Sachinvestition) (2) 1998 70 460 (Begleitmaßnahme) Vorh. IV: (1) 1994 65 766 (Sachinvestition) (2) A+F - Maßnahme, 94 135 Vorh. V: (1) 1996 66 579 (Sachinvestition)	
Projektträger	Tanzania Railways Corporation	
Consultant	DE-Consult	
Jahr der Schlussprüfung	2005	
	Projektprüfung (Plan)	Schlussprüfung (Ist)
Durchführungsbeginn	Vorh. I: (1) 03 / 1989 (1) 03 / 1989 (2) 03 / 1989 (2) 03 / 1989 Vorh. II: (1) 09 / 1990 (1) 02 / 1992 (2) 08 / 1989 (2) 08 / 1989 Vorh. III: (1) 01 / 1999 (1) 01 / 1999 (2) 01 / 1999 (2) 01 / 1999 Vorh. IV: (1) 03 / 1995 (1) 04 / 1995 (2) 11 / 1995 (2) 06 / 1996 Vorh. I: (1) 06 / 1998 (1) 06 / 1998	
Durchführungszeitraum	Vorh. I: (1) 6 Monate (1) 45 Monate (2) 6 Monate (2) 9 Monate Vorh. II: (1) 22 Monate (1) 68 Monate (2) 27 Monate (2) 76 Monate Vorh. III: (1) 24 Monate (1) 24 Monate (2) 24 Monate (2) 24 Monate Vorh. IV: (1) 42 Monate (1) 48 Monate (2) 5 Monate (2) 26 Monate Vorh. V: (1) 40 Monate (1) 38 Monate	
Gesamtkosten	Vorh. I: (1) 2,17 Mio. EUR (1) 2,70 Mio. EUR (2) 0,38 Mio. EUR (2) 0,70 Mio. EUR Vorh. II: (1) 5,27 Mio. EUR (1) 5,57 Mio. EUR (2) 2,66 Mio. EUR (2) 2,70 Mio. EUR Vorh. III: (1) 5,62 Mio. EUR (1) 6,15 Mio. EUR (2) 2,25 Mio. EUR (2) 3,05 Mio. EUR Vorh. IV: (1) 6,08 Mio. EUR (1) 6,44 Mio. EUR (2) 0,33 Mio. EUR (2) 0,33 Mio. EUR Vorh. V: (1) 7,67 Mio. EUR (1) 6,86 Mio. EUR	

Eigenbeitrag	Vorh. I: (1) -- (2) -- Vorh. II: (1) -- (2) 0,29 Vorh. III: (1) 0,50 (2) 0,20 Vorh. IV: (1) 0,70 (2) -- Vorh. V: (1) 1,03	(1) -- (2) 0,07 (1) -- (2) 0,33 (1) 0,65 (2) 1,01 (1) 1,18 (2) -- (1) 0,49
Finanzierung, davon FZ-Mittel	Vorh. I: (1) 2,17 Mio. EUR (2) 0,38 Mio. EUR Vorh. II: (1) 5,27 Mio. EUR (2) 2,66 Mio. EUR Vorh. III: (1) 5,11 Mio. EUR (2) 2,04 Mio. EUR Vorh. IV: (1) 5,37 Mio. EUR (2) 0,33 Mio. EUR Vorh. V: (1) 6,65 Mio. EUR	(1) 2,70 Mio. EUR (2) 0,63 Mio. EUR (1) 5,57 Mio. EUR (2) 2,70 Mio. EUR (1) 5,50 Mio. EUR (2) 2,04 Mio. EUR (1) 5,26 Mio. EUR* (2) 0,33 Mio. EUR (1) 6,37 Mio. EUR**
Erfolgseinstufung	Vorh. I – V: 3	
• Signifikanz/Relevanz	Vorh. I – V: 3	
• Effektivität	Vorh. I – V: 3	
• Effizienz	Vorh. I – V: 4	

*Restmittel i. H.V. 0,11 Mio. EUR wurden für Vorhaben III verwendet

**Restmittel i.H.v. 0,28 Mio. EUR wurden für Vorhaben III verwendet

Kurzbeschreibung, Oberziel und Projektziele mit Indikatoren

Gegenstand der Vorhaben I-III war die Beschaffung von Ersatzteilen und Werkstattausrüstung für die Unterhaltung und Instandsetzung von Lokomotiven der Tanzania Railways Corporation (TRC) sowie die technische Assistenz bei der Durchführung der Unterhaltung und Instandsetzungsarbeiten.

Die Vorhaben IV und V hatten die Lieferung und Installation von Fernsprech- und Signalleitungen für die Eisenbahnstrecken Dar es Salaam – Morogoro (Vorhaben IV) und Morogoro - Dodoma (Vorhaben V) sowie die technische Assistenz bei der Installation der Leitungen zum Gegenstand.

Die Projektziele der Vorhaben I – III bezogen sich auf die Erhaltung/Erhöhung der Verfügbarkeit und der Transportleistung der Projektlokomotiven. Zielindikatoren waren a) eine Verfügbarkeit von mindestens 70 %, b) die Erreichung einer monatlichen Laufleistung von 6.000 km pro Lokomotive.

Projektziel der Vorhaben IV und V war die nachhaltige Verbesserung der Fernmelde- und Signalverbindungen zwischen Dar es Salaam und Dodoma. Zielindikatoren für die Vorhaben IV und V waren a) eine Erfolgsrate von 95 % bei Anrufen, b) keine fernmeldebedingten betrieblichen Stillstände auf der Strecke in den Nachtstunden und während der Regenzeit, c) Störungen in den Orten mit Operation Control Offices (OCO) und an den Leitungen der Strecke werden innerhalb eines Tages (OCO) bzw. drei Tagen (Strecke) beseitigt.

Oberziel der Vorhaben I – II war die Erbringung der nachgefragten Transportleistung.

Oberziel des Vorhabens III war die Verbesserung des kurzfristigen Leistungsvermögens der TRC und ihrer Einnahmesituation bis zur Übergabe des Eisenbahnbetriebs an einen privaten Konzessionär.

Oberziel der Vorhaben IV und V war die nachhaltige Verbesserung der Funktionsfähigkeit sowie der Sicherheit des Zugbetriebs auf den Projektstrecken, wodurch ein Betrag zur Erbringung der nachgefragten Transportleistung und der Rentabilität der TRC geleistet werden sollte.

Aus heutiger Sicht greift das Zielsystem zu kurz. Die Oberziele sollten sich gemäß heutigem „State of the Art“ auf die Leistung eines Beitrags zum Wirtschaftswachstum beziehen. Indikator zur Messung der Zielerreichung wäre eine angemessene volkswirtschaftliche Verzinsung (wurde bei Prüfung nicht ermittelt) bzw. eine Minderung der staatlichen Subventionen. Im Fall einer hinreichend armutsorientierten Regierungspolitik, die wir für Tansania wegen der von den internationalen Gebern unterstützten nationalen Armutsbekämpfungsstrategie als gegeben ansehen, kann plausibel davon ausgegangen werden, dass die eingesparten Mittel zur Armutsverringerung eingesetzt werden.

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

Die Vorhaben I – II und IV – V waren eingebunden in das 1990 unter Führung der WB vereinbarte Railways Restructuring Project (RRP), das als ein umfassendes Unterstützungsprogramm der Gebergemeinschaft für TRC konzipiert wurde. Als Kernproblem der TRC wurde die unzureichende Ertragslage sowie der ineffiziente Betrieb der TRC erkannt. Ziel des RRP war die Erreichung der wirtschaftlichen Selbständigkeit der TRC als betrieblich effizientes und finanziell unabhängiges Unternehmen im staatlichen Bereich.

Ergänzend zur deutschen Unterstützung der Lokomotivenwartung, erhielt TRC im RRP Unterstützung bei der Wartung der durch einen kanadischen Hersteller gelieferten schweren Streckenlokomotiven. Als bei der Durchführung des RRP deutlich wurde, dass die staatlichen Rahmenbedingungen die nachhaltige Zielerreichung des RRP verhinderten, wollte die WB das RRP abbrechen. Dies konnte die tansanische Regierung jedoch verhindern, indem sie sich 1998 grundsätzlich für eine Konzessionierung der TRC an einen privaten Betreiber entschied. Als Ziel der Konzessionierung wurde eine wirtschaftlich nachhaltige Entwicklung der TRC definiert.

In dem nachfolgend von den Gebern initiierten Interim Capacity Enhancement Program (ICEP) wurde das Konzessionierungsziel fest vereinbart. Eine erste Ausschreibung in 2002 ergab keine Angebote. Eine 2004 unter veränderten Bedingungen (Risikoabsicherung durch Weltbank) durchgeführte erneute Ausschreibung ergab zwei Angebote von denen eines durch die tansanische Seite disqualifiziert wurden (Begründung: Nichterfüllung der technischen und finanziellen Voraussetzungen). Aufgrund der Anfechtung des disqualifizierten Unternehmens konnte die Konzessionierung bis heute noch nicht vollzogen werden. Wir gehen aber davon aus, dass die Anfechtung den Vollzug nur um eine absehbarer Zeit verzögert und nicht grundsätzlich in Frage stellt.

Das Vorhaben III sollte einen Beitrag dazu leisten, das Leistungsvermögen der TRC kurzfristig, bis zum Abschluss der Konzessionierung, durch die Unterstützung der Lokomotivverfügbarkeit zu verbessern. Eine Folge dieser Neuausrichtung war, dass sich die in den Begleitmaßnahmen gewährte Unterstützung stärker auf die direkte Unterstützung bei den Reparaturarbeiten bezog und weniger auf eine Stärkung der Trägerkapazitäten im Bereich des Werkstattmanagements.

Wesentliche Ergebnisse der Wirkungsanalyse und Erfolgsbewertung

Die durchgeführten punktuellen Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen für Lokomotiven sowie die Verbesserung der Fernsprech- und Signalleitungen haben einen Beitrag zur temporären Überbrückung der geringen Leistungsfähigkeit der TRC, soweit dieser durch einen in

weiten Teilen überalterten und technisch nur bedingt einsatzfähigen Kapitalstock verursacht war, geleistet. Technisch waren die durchgeführten Maßnahmen gerechtfertigt. Ein Kernproblem der TRC ist, dass die Zahl der verfügbaren Lokomotiven nicht ausreicht, um die Transportvolumina deutlich weiter zu erhöhen. Die Verbesserung der für den Eisenbahnbetrieb notwendigen Fernmeldeanlagen wirkt sich erhöhend für die Transportleistungsfähigkeit sowie die Sicherheit des Bahnbetriebs aus.

Positive Wirkungen der Vorhaben sind auf die Entwicklung der Transportleistungen festzustellen. Das jährliche Transportaufkommen im Güterverkehr, von dem rd. 30 % auf Transittransporte entfallen, ist seit Projektprüfung von ca. 0,9 Mio. t (1989) unter starken Schwankungen bis auf 1,4 Mio t in 2003 gestiegen und hat sich seitdem leicht verringert (2004 1,3 Mio t). Der Personenverkehr der TRC (bei PP in 1989 1,7 Mio. Personen) hat deutlich abgenommen (2003: 0,68 Mio. Personen) und ist im Vergleich zum Güterverkehr unbedeutend. Auf ihn entfallen nur 10 % der Einnahmen der TRC und betriebswirtschaftlich ist eine Reduktion, wegen z.T. durch den Staat bestimmter, nicht kostendeckender Tarife im Personenverkehr, durchaus sinnvoll.

Einschränkend auf die Wirksamkeit der FZ-Vorhaben ist die geringe Leistungsfähigkeit der TRC. Ursachen sind ein in weiten Teilen stark überalterter und technisch nur bedingt einsatzfähiger Kapitalstock, betriebliche Ineffizienzen, Managementdefizite und erhebliche staatliche Eingriffe sowohl in das Management auch auf die Einnahmeseite (über staatliche Tarifbindungen im Personenverkehr). Die Folgen sind, dass die festen Anlagen der TRC weiter erhebliche technische Mängel aufweisen. Der schlechte Gleiszustand erfordert erhöhten Wartungsaufwand und ist in Verbindung mit Wartungsschwächen und Betriebsfehlern Ursache einer hohen Unfallrate, von der auch im Rahmen der Vorhaben reparierte Lokomotiven signifikant betroffen waren. Mit Ausnahme der Projektstrecke der Vorhaben IV und V sind an allen übrigen Strecken der TRC für den Fernsprech- und Signalbetrieb lediglich Freiluftleitungen installiert. Deren Funktion ist durch Wettereinflüsse, Diebstahl und Vandalismus beeinträchtigt, und sie erfordern einen hohen Wartungsaufwand. Mit Blick auf den Lokomotivenbestand ist das Durchschnittsalter der Streckenlokomotiven der TRC mit ca. 25 Jahren hoch. Überwiegend ist eine Grundüberholung der Lokomotiven notwendig. Sie kann aber wegen nicht ausreichender Mittel für die Instandhaltung von der TRC nicht finanziert werden.

Die finanzielle Situation der TRC ist angespannt. Seit 2001 sind wachsende Verluste entstanden. Trotz hohem Transportaufkommen verzeichnet die TRC in 2003 bei Einnahmen von ca. 63,1 Mrd. TZS (rd. 52,6 Mio. EUR) einen Jahresverlust von ca. 11 Mrd. TZS. Die Abschreibungen werden von ihr nicht erwirtschaftet. Da die TRC nicht über die erforderlichen Mittel zur Wartung ihrer Anlagen verfügt, ist von einer weiteren Verschlechterung ihrer betrieblichen Leistungsfähigkeit auszugehen, sofern es nicht in absehbarer Zeit zu einer erfolgreichen Konzessionierung kommt.

Die Einschätzung der nachhaltigen Wirksamkeit der FZ-Vorhaben hängt wesentlich vom Fortgang des seitens der Regierung eingeleiteten Konzessionierungsprozesses ab. Zum einen kann, wie das Beispiel der Eisenbahn in Kamerun zeigt, von einer erheblichen Effizienzsteigerung der TRC im Falle einer Konzessionierung ausgegangen werden, da hierdurch das Management entsprechende Leistungsanreize erhält und die starren staatlichen Regelungen in den Bereichen Personal und Organisation aufgehoben werden. Wesentlich ist auch, dass ein privater Konzessionär für Transportleistungen, die aus sozialen Gründen zu politisch administrierten, nicht kostendeckenden Preisen angeboten werden, durch entsprechende Subventionszahlungen des Staates kompensiert wird. Folge einer Konzessionierung ist, dass der Konzessionär im übrigen aber die Transportpreise und sein Leistungsangebot im Wesentlichen frei von staatlicher Einflussnahme entsprechend betriebswirtschaftlicher Erfordernisse bestimmen kann. Wichtig im Fall Tansania ist, dass ein privater Konzessionär Aussicht auf erhebliche Mittel erhält, die von der Weltbank zur Unterstützung der Eisenbahn in Aussicht gestellt worden sind, unter der Bedingung, dass es zu einer Konzessionierung kommt. So sind 33 Mio. USD für vordringlich zu rehabilitierende Streckenabschnitte und eine Partial Risk Guarantee über 40 Mio. USD für Ersatzbeschaffungen für das rollende Material vorgesehen. Diese Mittel sind ausreichend, damit ein Konzessionär hieraus einen Großteil des vordringlichen Investitionsbedarfs der TRC finanzieren kann.

Wir beurteilen die entwicklungspolitische Wirksamkeit der Vorhaben wie folgt:

- Die ursprünglichen Projektziele der Vorhaben I –II sind in Bezug auf die Erhaltung bzw. Erhöhung der Verfügbarkeitswerte der Projektlokomotiven erreicht worden. Die mit dem Vorhaben III angestrebte Erhaltung oder Erhöhung der Verfügbarkeitswerte der Projektlokomotiven ist insofern erreicht, als die Verfügbarkeitswerte aktuell überwiegend über dem Zielniveau bei PP stehen (Ausnahme schwere Lokomotiven). Die Projektziele der Fernmeldevorhaben IV und V sind, gemessen an den Zielindikatoren, erreicht worden. Wegen fehlender Mittel der TRC für die Wartung und Instandhaltung bestehen für die Vorhaben derzeit erhebliche Nachhaltigkeitsrisiken, die bei den Lokomotivvorhaben, wegen des größeren Ersatzteilbedarfs, stärker zu gewichten sind als bei den Fernmeldevorhaben. Unserer Einschätzung nach wird eine Konzessionierung der TRC erfolgen, wobei es allerdings hierbei noch zu Verzögerungen kommen kann. Die Kombination von dann effizienten, privatwirtschaftlich organisierten Trägerstrukturen verbunden mit signifikanter finanzieller Unterstützung durch Geber reduziert unserer Einschätzung nach das Nachhaltigkeitsrisiko auf ein noch vertretbares Maß. Wir bewerten die entwicklungspolitische **Effektivität** der Vorhaben I-V als insgesamt noch ausreichend (**Teilbewertung: Stufe 3**).
- Grundsätzlich waren die Vorhaben geeignet, über eine verbesserte Instandhaltung der Lokomotivflotte unmittelbar und über eine Verbesserung der Fernmeldeübertragung auf den Projektstrecken und der hieraus resultierenden Verkürzungen von ausfallbedingten Zugstillstandszeiten mittelbar zur Aufrechterhaltung der Transportleistungen der TRC beizutragen. Damit sind die Oberziele der Vorhaben mit gewissen Einschränkungen – die Lokomotivunfälle haben die positiven Wirkungen der Vorhaben I – III auf die verfügbare Lokomotivflotte reduziert - insgesamt als noch erreicht anzusehen. Gemäß der geänderten Oberzieldefinition sollen die Vorhaben einen Beitrag zum wirtschaftlichen Wachstum leisten, wobei die Zielerreichung am Indikator Verringerung des Subventionsbedarfs gemessen werden soll. Angesichts der für den tansanischen Güterverkehr typischen Transportmengen und Entfernungen ist der Transport per Eisenbahn potentiell volkswirtschaftlich günstiger, als beim alternativen Straßentransport. Wegen betrieblicher Ineffizienzen, die wesentlich auf den strukturellen Problemen der TRC als staatlicher Träger beruhen, können aber die volkswirtschaftlichen Vorteile des Eisenbahntransports derzeit nicht im erforderlichen Maß realisiert werden (Relevanz). Mit Blick auf die Spürbarkeit, gemessen am Indikator Subventionsbedarf, haben die Vorhaben zwar an relevanten Engpässen angesetzt, die wirtschaftliche Lage der TRC hat sich aber nicht grundlegend verbessert und der Subventionsbedarf der TRC ist hoch. Auf mittlere Sicht ist allerdings davon auszugehen, dass sich die wirtschaftlichen Verhältnisse der TRC nach Konzessionierung deutlich bessern werden. Unter Berücksichtigung dieses Aspektes bewerten wir die Signifikanz und Relevanz der Vorhaben als noch ausreichend (**Teilbewertung: Stufe 3**).
- Die Wartungsunterstützung der Vorhaben I–III bezog sich auf insgesamt 39 Lokomotiven, die z. T. wegen einer hohen Unfallquote mehrfach instand gesetzt werden mussten. Dadurch erhöhten sich der Zeitaufwand und die Kosten der Vorhaben ohne entsprechende Auswirkungen auf die Zahl der verfügbaren Lokomotiven. Damit waren auch bei angemessenen spezifischen Reparaturkosten die Kosten für die Aufrechterhaltung der Verfügbarkeit der entsprechenden Lokomotiven hoch. Im Bereich der Fernsprechanlagen beurteilen wir die spezifischen Investitionskosten und die Produktionseffizienz als angemessen. Die Allokationseffizienz für alle Vorhaben sehen wir als derzeit nicht ausreichend an, da die TRC nicht in der Lage ist, aus den Tarifeinnahmen ihre Kosten zu decken. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die TRC für die aus politischen Gründen niedrig gehaltenen Tarife im Personentransport keine ausreichenden Kompensationszahlungen vom Staat erhält. Insgesamt beurteilen wir die Effizienz der Vorhaben als nicht mehr ausreichend (**Teilbewertung Stufe 4**).

Auf der Basis der genannten Schlüsselkriterien bewerten wir die entwicklungspolitische Wirksamkeit aller genannter Vorhaben insgesamt als 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 aufgetreten. Während von den Projektmaßnahmen selbst nur unerhebliche Umweltwirkungen ausgehen, führt der Gütertransport auf der Eisenbahn auch bei Dieseltraktion zu einer Verringerung des CO₂ Ausstoßes gegenüber dem alternativen Straßentransport.

Projektübergreifende Schlussfolgerungen

Das Beispiel TRC zeigt, dass Eisenbahnen im Unterschied zum Straßentransport hoch vernetzte Systeme darstellen. Die derzeitige TRC ist insofern eine „typische“ Eisenbahngesellschaft, als sie sowohl für die Schienenwege und deren komplementäre Einrichtungen (Signalanlagen, Fahrleitungen etc), das rollende Material sowie den eigentlichen Betrieb der Eisenbahn verantwortlich ist. Das Beispiel TRC macht deutlich, dass strukturelle Schwächen von Eisenbahngesellschaften oft eine Folge ihrer ungünstigen rechtlichen und institutionellen Rahmenbedingungen sind. Als staatliche Unternehmen sind sie erheblicher politischer Einflussnahme in den Bereichen Tarifgestaltung, Investition, Personal und Management ausgesetzt und unterliegen den häufig starren und wenig effizienten Regelungen des öffentlichen Sektors (fehlende Sanktionsmechanismen, unzureichende Anreizstrukturen). Diese Faktoren haben negative Folgen für die Effizienz der Eisenbahn als Anbieter von Transportleistungen und ihrer Wettbewerbsposition gegenüber dem Straßentransport. Technische Defizite, wie sie im Beispiel der TRC derzeit zu konstatieren sind, haben ihre Ursache vor allem in den genannten strukturellen Problemen. Im Rahmen der FZ sollte die Finanzierung von technisch orientierten Maßnahmen im Eisenbahnsektor deshalb eng mit ggf. erforderlichen strukturellen Trägerreformen verbunden werden. In diesem Bereich gibt es positive Erfahrungen, wenn es durch eine enge Koordinierung der Geber im Zusammenspiel mit einer hinreichend reformbereiten Regierung des Empfängerlandes gelingt, die staatlichen Eisenbahnen an effiziente private Betreiber zu konzessionieren.

Bei Vorhaben der Lokomotivstandhaltung sollte innerhalb der Problemanalyse stärker auf die Ursachen einer gegebenenfalls erhöhten Unfallhäufigkeit eingegangen werden. Gegebenenfalls wären im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsrechnung auch Maßnahmen zur Bekämpfung der Unfallursachen im Rahmen eines Alternativenvergleichs zu berücksichtigen.

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, oben 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.