

Ex-post-Evaluierung – Guinea

>>>

Sektor: 21040 Wasserverkehrswesen
Vorhaben: Hafen Conakry, Phase III (BMZ-Nr. 2003 65 858)*
Träger des Vorhabens: Hafengesellschaft Port Autonome de Conakry (PAC)



Ex-post-Evaluierungsbericht: 2017

	Plan	Ist
Investitionskosten (gesamt) Mio. EUR	13,68	8,43
Eigenbeitrag** Mio. EUR	1,20	2,47
Finanzierung*** Mio. EUR	12,48	5,96
davon BMZ-Mittel Mio. EUR	12,48	5,96

*) Vorhaben in der Stichprobe 2016

**) gemäß AK

***) Ohne geplante Ko-Finanzierung von EIB und AfD i. H. v. 24 Mio. EUR

Kurzbeschreibung: Das Vorhaben umfasste Erweiterungs- und Modernisierungsinvestitionen der Basisinfrastruktur des Hafens Conakry sowie damit verbundene Ingenieurleistungen. Finanziert wurden letztlich die Befestigung von LKW Wartezonen, der Ausbau der Wasserversorgung im Hafen, der Neubau der Capitainerie (Sitz des Hafenkapitäns und ihm beigeordneter Verwaltungseinheiten), die Rehabilitation bestehender Kais und die Zufahrt zum Containerhafen. Das Vorhaben stellte die 3. Phase des EZ-Engagements zur Entwicklung des Hafens Conakry dar. Die vorgesehene Ko-Finanzierung durch die französische AfD und die EIB kam nicht zustande. Die durch diese Ko-Finanzierung geplante Erweiterung des Containerterminals - damals Kern des Gesamtkonzepts - wurde schließlich parallel zur Projektumsetzung auf kommerzieller Basis realisiert. Das FZ-Vorhaben wurde nach Insolvenz des Bauunternehmers und unzureichendem Baufortschritt 2011 abgebrochen. Infolge dessen wurde ein Großteil der ursprünglich vorgesehenen Maßnahmen nicht umgesetzt. Die Hafenverwaltung führte aus Eigenmitteln die Baumaßnahmen teils fort. Diese wurden, abgesehen von einer Maßnahme, jedoch bislang nicht abgeschlossen.

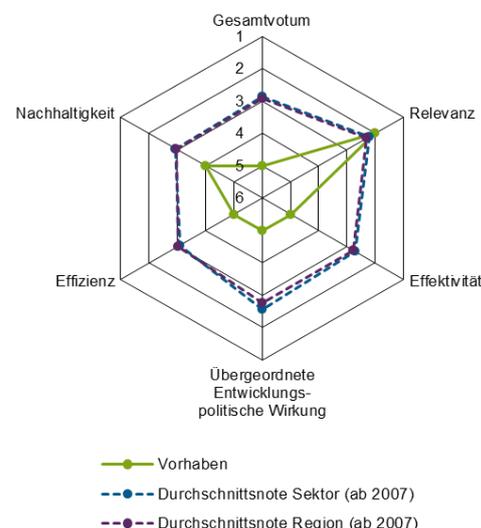
Zielsystem: Das Vorhaben zielte auf eine kostengünstige Abwicklung des Außenhandels Guineas ab, um über die Aufrechterhaltung bzw. Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Landes einen Beitrag zum Wirtschaftswachstum und daraus resultierend zur Reduktion der Einkommensarmut zu leisten (Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen). Projektziel war die nachhaltig effiziente Abwicklung des Warenumschlages im Hafen Conakry.

Zielgruppe: Begünstigte sind Reedereien, Umschlagsfirmen, Im- und Exporteure, die Hafenverwaltung, die Produzenten und Nutzer der umgeschlagenen Güter sowie die von höheren Sicherheitsstandards profitierenden Beschäftigten des Hafens.

Gesamtvotum: Note 5

Begründung: Vor dem Hintergrund, dass lediglich zwei Maßnahmen des FZ-finanzierten Maßnahmenbündels bis zum Abbruch des Vorhabens abgeschlossen und weitere Maßnahmen begonnen und entweder nicht bzw. teils durch die Hafenverwaltung sowie den Konzessionär fertig gestellt wurden, ist der Beitrag der FZ Maßnahme zu der bei der Ex-post-Evaluierung feststellbaren positiven Entwicklung des Hafens marginal. Daher wird das Vorhaben als unzureichend eingestuft.

Bemerkenswert: Die positive Entwicklung des Hafens ist trotz teils schwieriger politischer Rahmenbedingungen, des Ausfalls der geplanten Ko-Finanzierung der französischen AfD und der EIB sowie des Abbruchs des FZ-Vorhabens und nicht abgeschlossener Einzelmaßnahmen eingetreten. Diese wurde primär durch die privatwirtschaftlichen Investitionen wie Erweiterung des Containerterminals auf kommerzieller Basis sowie durch die effizient arbeitenden Umschlagsbetriebe erreicht.



Bewertung nach DAC-Kriterien

Gesamtvotum: 5

Rahmenbedingungen und Einordnung des Vorhabens

Gemäß der Projektprüfung aus dem Jahre 2003 sollte das Projekt in seiner dritten Phase entsprechend den Abstimmungsergebnissen mit der Hafенverwaltung "Port Autonome de Conakry" (PAC) eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen beinhalten, die in enger Verbindung zu dem seinerzeit geplanten und zunächst von AfD und EIB ko-finanzierten Ausbau des Containerterminals standen. Das Vorhaben wurde unter schwierigen politischen Rahmenbedingungen stark zeitverzögert begonnen und stieß im Verlauf der Durchführung auf vielfältige Probleme.

Die Vergabe des Bauvertrags erfolgte erst im Juli 2008 an eine Zweckgesellschaft, einem Zusammenschluss mehrerer deutscher Mittelständler. Die Durchführung der Baumaßnahmen wurde durch die fragile Lage des Landes nach dem Militärputsch im Dezember 2008 und immer wieder neuen Unruhen massiv erschwert. Des Weiteren kamen Defizite in der Bauorganisation, -planung und -überwachung und 2010 Liquiditätseingänge der Zweckgesellschaft hinzu. Im Sommer 2011 meldete diese Insolvenz an, die Baustelle wurde ungeordnet aufgelöst und das FZ Vorhaben abgebrochen. Bis zu diesem Zeitpunkt waren nach Angaben des bauüberwachenden Consultants insgesamt ca. 40 % der geplanten Maßnahmen realisiert. Einige Maßnahmen setzte der PAC dann mit Eigenmitteln fort. Diese wurden jedoch, abgesehen von der Hafenzufahrt und der durch einen Konzessionär fertiggestellten Parkfläche nahe dem Haupteingang, bislang nicht abgeschlossen. Die verbliebenen Restmittel wurden reprogrammiert.

Die vorgesehene Ko-Finanzierung bzgl. der Erweiterung des Containerterminals durch die französische AfD und die EIB kam nicht zustande. Stattdessen wurde der Terminalausbau seit 2008 durch zwei Konzessionäre finanziert. Die Annullierung der Konzession des seit 2008 tätigen Konzessionärs erfolgte im März 2011 durch ein Präsidialdekret. Unmittelbar danach wurde ein neuer Konzessionsvertrag unterzeichnet. Im Nachgang hierzu wurden dem vorherigen Konzessionär von einem internationalen Schiedsgericht sowie von einem französischen Handelsgericht Schadenersatzleistungen durch den Staat Guinea und den nachfolgenden Konzessionär in Millionenhöhe zugesprochen. Es liegt nahe, dass die aus den zuvor dargestellten Ereignissen hervorgehende Unsicherheit auch Auswirkungen auf die Bereitschaft zu Investitionen durch den Privatsektor haben.

Relevanz

Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur als Grundlage für wirtschaftliche Entwicklung war und ist eine strategische Priorität der Regierung von Guinea. Die Verkehrsinfrastruktur des gesamten Landes war zum Zeitpunkt der Prüfung in hohem Maße defizitär. Die Weiterentwicklung des Hafens Conakry war ein wichtiger Baustein, um diese Situation zu verbessern und Investitionsgüter für die industrielle Entwicklung und Konsumgüter kostengünstig zu importieren und Exportmöglichkeiten für vor allem landwirtschaftliche Produkte zu schaffen. Die Wirkungskette lässt sich zu Wirtschaftswachstum und Armutsbekämpfung fortführen und hat auch zum Zeitpunkt der Ex-post-Evaluierung (EPE) im Jahr 2017 Bestand. Die Bedeutung des Hafens hinsichtlich Wirtschaftsentwicklung und armutsreduzierender Einkommenseffekte wird vor dem Hintergrund, dass gemäß Projektprüfungsbericht (PPB) zum damaligen Zeitpunkt (2003) der Außenhandel Guineas überwiegend per Seefracht abgewickelt wurde (>90 %) und der Anteil Conakrys an der guineischen Seefracht sich auf über 60 % belief, deutlich. Darüber hinaus belief sich das Volumen des guineischen Außenhandels an der inländischen Wertschöpfung auf nahezu 50 %.

Der Hafen Conakry hat nach wie vor (Stand 2017) eine herausragende wirtschaftliche Bedeutung. Der guineische Außenhandel wird weiterhin zu über 90 % per Seefracht abgewickelt und trägt auch heute noch zu knapp 50 % der nationalen Wertschöpfung bei. Der Anteil des Seegüterumschlags, der gegenwärtig über den Hafen abgewickelt wird, ist aufgrund gesteigerten Massengüterexports auf 90 % angestiegen. Dieser wird mittelfristig wahrscheinlich nicht unter 70 % sinken und im Containersegment - wie gegenwärtig - noch viele Jahre nahezu 100 % betragen.

Die Grundentscheidung, einen effizienten und wettbewerbsfähigen Hafenbetrieb auch durch Investitionsmaßnahmen in die allgemeine durch die autonome Hafенverwaltung PAC verwaltete Infrastruktur zu si-

chern, stellt sich auch aus heutiger Sicht weiterhin als richtig dar. Die geplanten Einzelmaßnahmen der deutschen FZ waren für die Weiterentwicklung des Hafens dringend erforderlich, unabhängig von der Erweiterung des Containerterminals und der Art ihrer Finanzierung über internationale Entwicklungszusammenarbeit oder privatwirtschaftliche Unternehmen. Anders als der Terminalausbau beinhalteten die geplanten Maßnahmen der deutschen FZ zudem Infrastrukturelemente, für die sich kaum private Investoren finden ließen, da sie schwerer einer konkreten privatisierbaren Wertschöpfung zuzuordnen sind und so in gewissem Umfang ggf. wegbereitend für die privatwirtschaftlichen Investitionen hätten sein können.

Der Standort des Hafens am Ende der Halbinsel der Hauptstadt ist trotz räumlicher Begrenzung nach wie vor vertretbar und aufgrund der Nähe zum wirtschaftlichen Zentrum sinnvoll. Ökonomisch realisierbare Alternativstandorte in Stadtnähe sind nicht vorhanden. Zudem werden bereits heute Massengüter wie Bauxit effizient per Bahn angeliefert. Eine weitere parallele Bahnlinie für den Containertransport zu einem 30 km entfernt liegenden Inlandterminal ist geplant, erste kleine Bauabschnitte wurden bereits vollendet. Kapazitätsprobleme im Hinterlandverkehr scheinen daher vermeidbar. Der Hafen selbst bietet eine Erweiterungsmöglichkeit Richtung Norden, erste Pläne hierfür liegen bereits vor, Investoren werden aber noch gesucht. Die Möglichkeit weiteren Wachstums des Hafens Conakry ist somit gegeben.

Aus heutiger Sicht wurden bei Projektprüfung (PP) die Engpässe im Hafen richtig erkannt. Das Konzept wird nach wie vor - auch mit Blick auf die hohe Fragilität des Landes - als angemessen betrachtet. Angesichts der technologischen Entwicklung würde aus heutiger Sicht die IT-Infrastruktur, insbesondere für die Kundenkommunikation, als weiterer Engpass ergänzt und entsprechend berücksichtigt werden. Vor dem Hintergrund der Konsolidierung und Nachhaltigkeitssicherung der im Rahmen der Projekte Hafen Conakry I und II umgesetzten FZ Aktivitäten stellte das Vorhaben eine logische Ergänzung dar.

Relevanz Teilnote: 2

Effektivität

Programmziel des Vorhabens war die nachhaltig effiziente und wettbewerbsfähige Abwicklung des Warenumschlags im Hafen Conakry.

Die Messung der Projektzielerreichung anhand des Hafenumschlags und der Schiffs Liegezeiten erscheinen auch aus heutiger Sicht sinnvoll, wenn man das ursprünglich geplante Maßnahmenpaket zugrunde legt. Zusätzlich zu dem in der PP vorgegebenen Indikator Containerumschlag wird auch der Gesamtumschlag bei dieser EPE hinzugezogen. Die zur Messung der Effektivität definierten Indikatoren und ihre Zielerreichung können wie folgt zusammengefasst werden:

Indikator	Status PP, Zielwert PP	Ex-post-Evaluierung
Güterumschlag im Hafen Conakry	Status PP 2002: <5 Mio. t, kein Ziel definiert	2016: 8,7 Mio. t
Containerumschlag im Hafen Conakry	Status PP 2002: 47.000 TEU ¹⁾ Ziel für 2008: 60.000 TEU	2012: 147.466 TEU 2016: 176.167 TEU
Wartezeit von Containerschiffen auf Reede	Status PP 2002: ca. 8h, Zieldefinition entspricht ca. 3h	2009: >15h 2016: max. 6h, durchschnittlich 3h

1) TEU steht für Twenty-foot Equivalent Unit (20 Fuß Container), was in Deutschland auch als Standardcontainer bezeichnet wird

Die Indikatorzielwerte wurden erreicht bzw. teils deutlich übertroffen. Die Umschlagszahlen (Gesamt- und Containerumschlag) des Hafens entwickelten sich stetig positiv während der vergangenen Jahre. Ebenso verringerte sich Wartezeit auf Reede im Durchschnitt auf das anvisierte Ziel von drei Stunden. Diese positive Entwicklung kann als gemeinsamer Erfolg von PAC als Bereitsteller der Hafenbasisinfrastruktur und den Umschlagsunternehmen gewertet werden. Das Zusammenspiel einer gestärkten Hafenbehörde mit entsprechender Infrastruktur und flexiblen privaten Umschlagsunternehmen war erfolgreich. Die Annahme des PPB, dass nach Fertigstellung einer bituminierten Straßenverbindung nach Bamako eine Steigerung

des Umschlagsvolumens auch durch Güter aus dem Nachbarland Mali zu erwarten sei, fiel aufgrund der andauernden politischen Krise in Mali bei der Entwicklung des Umschlags letztlich nicht ins Gewicht.

Von den 15 geplanten Einzelmaßnahmen wurden vor Abbruch der FZ Finanzierung nur die Befestigung der LKW Wartezone am Containerterminal sowie der Ausbau bzw. die Rehabilitierung des Wasserversorgungsnetzes (ohne Druckerhöhungsanlagen) im Rahmen des Vorhabens abgeschlossen. Letzteres ist jedoch ohne Druckerhöhungsanlage nicht nutzbar. Nach Abbruch des Vorhabens wurden lediglich die Zufahrtsstraße zum Hafen durch den PAC und eine weitere LKW Wartezone durch den Konzessionär vollendet. Die geplanten Maßnahmen zur Sicherheit sowie zur Verbesserung der Seezeichen wurden durch Investitionen des PAC (teils in anderer Auslegung) ersetzt, drei weitere Maßnahmen (zwei Lagerstätten für Gefahrgüter sowie Feuerlöscheinrichtungen) durch Investitionen des privaten Investors. Drei Maßnahmen sind bis heute unvollendet, dazu zählt der Bau der Capitainerie, die Rehabilitierungen einer Druckerhöhungsanlage und der Kaimauern 00 bis 05. Letztere können aber trotzdem benutzt werden. Drei weitere Maßnahmen (Bau einer zusätzlichen Druckerhöhungsanlage, Verbesserung des Brandschutzes und Rehabilitierung des Stromnetzes) wurden bis heute nicht begonnen. Somit tragen 8 von 15 der seinerzeit geplanten Maßnahmen zur Erreichung der Indikatorzielwerte bei, auch wenn diese nach Abbruch der deutschen FZ überwiegend anderweitig finanziert wurden. Die Baumaßnahmen wurden basierend auf der Kostenrechnung zu rund 40 % durch die FZ realisiert, wovon jedoch rund 20 % nicht nutzbar und somit ohne Effekte für den Hafenbetrieb sind (siehe Effizienz). Aufgrund der Vervollständigungen und Ersatzinvestitionen durch PAC und private Investoren wurden die Maßnahmen insgesamt jedoch zu ca. 63 % umgesetzt.

Aufgrund der Nichtfertigstellung des Gebäudes der Capitainerie blieben bisher auch die diesbezüglich bei PP zu Recht erwarteten positiven Effekte auf die Organisation des Hafens aus. Diese wären bei Fertigstellung des jetzt verputzten Rohbaus auch weiterhin zu erwarten. Zudem ist der erwartete positive Effekt im Bereich des Brandschutzes entfallen, da das geplante Feuerwehrequipment nicht beschafft wurde. Für Sicherheit und Umweltschutz im Bereich Gefahrgutlagerung hat der privatwirtschaftliche Terminalbetreiber nach internationalen Sicherheitsstandards Investitionsmaßnahmen in Eigenregie unternommen, so dass trotz des Abbruchs der deutschen FZ-Maßnahme diesbezüglich die intendierte Verbesserung des Hafenbetriebs erreicht wurden.

Die bei PP in Aussicht gestellten und aus dem Studienfonds des BMZ finanzierten Studien zur Privatisierung von Hafenaktivitäten, zum Containerterminal-Management und zu Hafentarifen wurden realisiert und waren dem PAC-Management nach eigenen Angaben eine beachtliche Hilfe insbesondere bei der Vertragsgestaltung mit diversen Umschlagsunternehmen. Dies ist von Bedeutung, da Hafenbehörden zunehmend international agierenden und dominant auftretenden Hafenbetreibern gegenüber stehen.

Vor dem Hintergrund, dass lediglich zwei Maßnahmen des FZ finanzierten Maßnahmenbündels bis zum Abbruch des Vorhabens abgeschlossen wurden und weitere Maßnahmen begonnen und entweder nicht bzw. teils durch PAC sowie den Konzessionär fertig gestellt wurden, ist der Beitrag des FZ Vorhabens zur Erreichung der Projektzielindikatoren marginal. Die Zielwerte wurden primär durch die privatwirtschaftlichen Investitionen sowie die effizient arbeitenden Umschlagsbetriebe erreicht. Daher wird die Effektivität als unzureichend gewertet.

Effektivität Teilnote: 5

Effizienz

Der Ausstieg der französischen AfD und der EIB war einer der maßgeblichen Gründe für die mehrjährige Verzögerung der Umsetzung, da es zunächst geplant war, die Baumaßnahmen gemeinsam in zwei Losen auszuschreiben. Die alleinige Ausschreibung des FZ finanzierten Loses war weniger attraktiv, so dass sich nicht unmittelbar genug Bieter fanden. Zudem wurde eine effiziente Umsetzung des Vorhabens durch die politischen Unruhen erschwert.

Die Produktionseffizienz der FZ-Maßnahme wurde maßgeblich durch Defizite in der Bauüberwachung beeinträchtigt. So kam es zu signifikanten Baufehlern, fehlerhafter oder fehlender Inverzugsetzung des später insolventen Bauunternehmens. PAC führte aus Eigenmitteln einzelne Baumaßnahmen fort. Laut Abschlusskontrolle waren die Kosten der durchgeführten Maßnahmen angemessen trotz inflationsbeding-

ter Preissteigerungen über die vertraglichen Einheitspreise hinaus. Die Consultingkosten von 1,8 Mio. EUR erscheinen in Anbetracht der umgesetzten Maßnahmen als hoch.

Die Allokationseffizienz ist vor dem Hintergrund lediglich einer bis zum Abbruch des Vorhabens fertig gestellten und nutzbaren Einzelmaßnahme und weiterer immer noch nicht fertiggestellter Einzelmaßnahmen, welche im unfertigen Zustand teils nicht nutzbar sind, unzureichend. Nach heutigem Stand blieben basierend auf der Kostenrechnung bisher ca. 19,9 % der vollständig oder unvollständig realisierten FZ-Maßnahmen (Wasserversorgungsnetz, Druckerhöhungsanlage und Capitainerie) ohne Effekte für den Hafенbetrieb. Zwar wurden einige Maßnahmen von PAC oder den privaten Konzessionären fertiggestellt oder komplett übernommen (siehe Effektivität), jedoch entfiel nach Abbruch des Vorhabens ein Großteil der geplanten und für die Entwicklung der Basishafeninfrastruktur wichtigen Einzelmaßnahmen vollends. Die eingetretenen positiven Wirkungen sind primär den von PAC und Konzessionär fertig gestellten Einzelmaßnahmen zuzuschreiben.

Effizienz Teilnote: 5

Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen

Das Vorhaben zielte auf eine kostengünstige Abwicklung des Außenhandels Guineas ab, um über die Aufrechterhaltung bzw. Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Landes einen Beitrag zum Wirtschaftswachstum und daraus resultierend zur Reduktion der Einkommensarmut zu leisten. Die Ziele hinsichtlich kostengünstiger Abwicklung des Außenhandels und der Aufrechterhaltung bzw. Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit wurden erreicht. Dies wird durch den Containerisierungsgrad¹ deutlich, welcher seit 2003 von 11 % (PP) auf 20 % (2016) gestiegen ist. Diese Verbesserung basiert allein auf der Abwicklung des Imports, bei dem die Containerisierung von 22 % auf 33 % angestiegen ist, was bereits als respektable Verbesserung gedeutet werden kann. Für den derzeitigen Massengutimport im Lebensmittelbereich (Reis und Getreide) bedarf es für die Umstellung der Transportkette noch weiterer Investitionen, um weitere Fortschritte bzgl. der Containerisierung zu erzielen. Für den Export blieb der Containerisierungsgrad aufgrund des hohen Massengutanteils (Bauxit) unverändert bei 5 %. Zudem spiegelt sich die Effizienz des guineischen Außenhandels auch im hier als Proxy herangezogenen Projektzielindikator der gesunkenen Wartezeiten der Schiffe wider (siehe Effektivität). Aufgrund seiner Kapazitäten und Hinterlandanbindung gilt der Hafen Conakry im Vergleich zu den nationalen Konkurrenzhäfen als sehr wettbewerbsfähig. Sollten jedoch alle anderswo geplanten Kapazitätserweiterungen realisiert und auch tatsächlich genutzt werden, könnte der Anteil des Hafens Conakry an der Seefracht von jetzt 90 % auf 70 % sinken, insbesondere wegen möglicher Verlagerungen im Massengutbereich. Für den Containerverkehr ist allerdings davon auszugehen, dass Conakry seine marktbeherrschende Stellung von fast 100 % mittelfristig behalten wird. Unabhängig von zukünftigen Entwicklungen ist es angesichts der herausragenden Bedeutung des Hafens für die Wirtschaft Guineas sowie vor dem Hintergrund, dass der guineische Außenhandel nahezu 50 % zur nationalen Wertschöpfung beiträgt (siehe Relevanz), naheliegend, dass im Sinne der Wirkungskette die Investitionen insgesamt in den Hafen einen Beitrag zum Wirtschaftswachstum und daraus resultierend zur Reduktion der Einkommensarmut geleistet haben. Die Entwicklung der Wachstumsrate lässt jedoch keine konkreten Rückschlüsse auf den Beitrag des Hafens zum Wirtschaftswachstum zu, da einerseits die Entwicklung der Wachstumsrate durch eine Vielzahl von Faktoren beeinflusst wird und andererseits Guinea den schwersten politischen Unruhen der jüngeren guineischen Geschichte (Ende 2008) sowie der Ebola Epidemie (2014/2015) gegenüberstand, infolge derer das Wirtschaftswachstum wiederholt massiv einbrach. Die Wachstumsrate lag zum Zeitpunkt der PP (2003) bei 1,2 %, stieg zwischenzeitlich auf 4,9 % (2008) und liegt zum Zeitpunkt der EPE (2017) bei 3,9 %.

Die eingangs dargestellten positiven übergeordneten entwicklungspolitischen Wirkungen sind allerdings primär auf die privatwirtschaftlichen Investitionen sowie die effizient arbeitenden Umschlagsbetriebe zurückzuführen. Die durch das FZ Projekt induzierten Wirkungen sind bestenfalls marginal (siehe Effektivität). Das erhebliche privatwirtschaftliche Engagement könnte wiederum auch als positive entwicklungspolitische Wirkung an sich angesehen werden. Dieses Engagement dürfte aber vielmehr im Zusammenhang

¹ Der Containerisierungsgrad ist, gemessen am Gesamtladungsaufkommen, der Anteil der Ladung, der in Containern verschifft wird. Der Umschlag in Containern stellt die kostengünstigste Umschlagsvariante für Stückgüter dar.

mit den privatwirtschaftlichen Interessen stehen und wenn überhaupt nur in geringem Umfang auf die umgesetzte FZ finanzierte Hafebasisinfrastruktur zurückzuführen sein.

Da die zuvor dargestellten positiven übergeordneten entwicklungspolitischen Wirkungen primär den privatwirtschaftlichen Investitionen sowie den Umschlagsbetrieben und kaum der FZ Maßnahme zuzuordnen sind, werden trotz der Erreichung der Indikatorzielwerte die übergeordneten entwicklungspolitischen Wirkungen des Vorhabens als unzureichend bewertet.

Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen Teilnote: 5

Nachhaltigkeit

Mit Ausnahme der unfertigen Capitainerie und des Wasserleitungssystems inklusive Druckerhöhungsanlage werden die teils durch FZ bzw. durch PAC und die Konzessionäre fertiggestellten bzw. umgesetzten Infrastrukturelemente (LKW Wartezonen, Hafenzufahrt und Kais) zum Zeitpunkt der Evaluierung ordnungsgemäß betrieben. Wie in der PP geplant, werden und wurden jährliche Instandhaltungskonzepte erarbeitet und umgesetzt. Die Budgets erscheinen angemessen und der bauliche Zustand der instandgesetzten Infrastruktur akzeptabel. Die wirtschaftliche Situation vom PAC wird als robust und für weitere Instandhaltungsinvestitionen hinreichend eingeschätzt. Die neue Leitung von PAC machte einen engagierten Eindruck hinsichtlich der institutionellen Stärkung von PAC.

Es ist davon auszugehen, dass die realisierten Infrastrukturelemente aufgrund der Bedeutung des Hafens sowie angesichts der privatwirtschaftlichen Interessen der Konzessionäre angemessen Instand gehalten und über die geplante Nutzungsdauer hinaus genutzt werden. Es ist zwar wahrscheinlich, dass die beiden o.g. bisher unvollendeten Infrastrukturelemente fertiggestellt werden, allerdings ist nicht absehbar wann. Dies stellt ein Risiko für die Bausubstanz und damit der Nachhaltigkeit dieser Einzelmaßnahmen dar. Aus der nicht vollendeten Capitainerie ergeben sich zudem wegen der zu ihrem Abwassersystem gehörenden noch unverschlossenen Sickergrube weitere ökologische und gesundheitliche Risiken.

Aufgrund der FZ-finanzierten nicht fertig gestellten Einzelmaßnahmen wird die Nachhaltigkeit als nicht zufriedenstellend bewertet.

Nachhaltigkeit Teilnote: 4

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	zufriedenstellendes Ergebnis; liegt unter den Erwartungen, aber es dominieren die positiven Ergebnisse
Stufe 4	nicht zufriedenstellendes 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 (zufriedenstellende 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 „zufriedenstellend“ (Stufe 3) bewertet werden.