

# Ex-post-Evaluierung Reparatur- und Werkstattfazilität, Timor-Leste



<b>Titel</b>	Reparatur- und Werkstattfazilität		
<b>Sektor und CRS-Schlüssel</b>	21040 Wasserverkehrswesen		
<b>Projektnummer</b>	2005 65 085		
<b>Auftraggeber</b>	BMZ		
<b>Empfänger/ Projektträger</b>	Timor Leste, vertreten durch das Ministry of Finance / Ministry of Transportation and Communication		
<b>Projektvolumen/ Finanzierungsinstrument</b>	2 Mio. EUR		
<b>Projektlaufzeit</b>	48 Monate		
<b>Berichtsjahr</b>	2021	<b>Stichprobenjahr</b>	2021

## Ziele und Umsetzung des Vorhabens

Ziel auf Outcome-Ebene gemäß Programmvorschlag war der nachhaltige Betrieb einer Schiffsreparatur- und Werkstattfazilität. Das Vorhaben sollte damit den maritimen Sektor Timor-Lestes fördern sowie zu einem sicheren Fährverkehr und zur Aufrechterhaltung der Fährverbindung zwischen Dili, Oecussi und Atauro und hierüber mittelbar zu Wirtschaftswachstum und zur Verbesserung der Lebensbedingungen beigetragen (Ziel auf Impact-Ebene).

Hierfür sollte die Basisinfrastruktur für die Wartung von Schiffen finanziert werden. Diese wurde nicht errichtet und das Vorhaben 2013 abgebrochen.

## Wichtige Ergebnisse

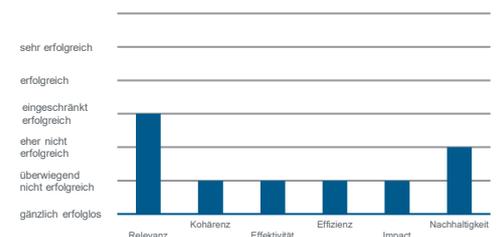
Das Vorhaben wurde abgebrochen, da durch die Pläne der timoresischen Regierung des Baus eines Container-Hafens sowie eines Terminals für Flüssiggas das Vorhaben als nicht mehr realisierbar erachtet wurde.

Durch den Abbruch entfaltete das Vorhaben keine entwicklungspolitische Wirksamkeit. Daher wird das Vorhaben als nicht erfolgreich bewertet.

- Das FZ-Vorhaben setzte an einem entwicklungspolitisch relevanten Kernproblem des Landes – mangelnde Möglichkeit für die regelmäßige Dockung von Schiffen - an. Das Konzept und die ihm unterliegende Wirkungslogik waren prinzipiell geeignet einen Beitrag zur Lösung des Kernproblems zu leisten.
- Bis zum Abbruch waren keine Bauleistungen ausgeschrieben oder kontrahiert. Aus den bis dahin erbrachten Consultingleistungen ließen sich im Rahmen der EPE keine später bzw. anderweitig verwendbaren Ergebnisse identifizieren.

Infolge des Abbruchs ist das Vorhaben unter Kohärenz-, Effektivitäts-, Effizienz-, Wirkungs- und Nachhaltigkeitsaspekten und damit auch insgesamt als eindeutig unzureichend zu bewerten.

**Gesamtbewertung: 5  
überwiegend nicht erfolgreich**



## Schlussfolgerungen

- Bei Prüfung sich abzeichnende Entwicklungen (hier: die damaligen Pläne der Regierung die Tibar Bay mittelfristig als Handelshafen auszubauen) sollten vertieft untersucht werden dahingehend, ob sie die Durchführbarkeit eines geplanten Vorhabens komplett in Frage stellen.
- Ein Alternativenvergleich (hier: zwischen Reparaturfazilität und der Beschaffung einer zweiten Fähre) zur Lösung des Kernproblems zum Zeitpunkt der Projektprüfung ist erstrebenswert.

# Bewertung nach DAC-Kriterien

## Gesamtvotum: Note 5

### Teilnoten:

Relevanz	3
Kohärenz	5
Effektivität	5
Effizienz	5
Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen	5
Nachhaltigkeit	4

### Grundsätzliche Anmerkung:

Das im Jahr 2008 geprüfte Vorhaben "Reparatur- und Werkstattfazilität" in Timor-Leste wurde 2013 abgebrochen. Seit Zusage des Vorhabens 2005 hatten sich die Rahmenbedingungen für die Durchführung des Vorhabens erheblich verschlechtert. Zum Zeitpunkt des Abbruchs war der Bau eines Container-Hafens in Tibar Bay sowie eines Terminals für Flüssiggut geplant, womit der vorgesehene Standort für die Reparaturfazilität nicht mehr verfügbar gewesen wäre.<sup>1</sup> Die Auslegung der Reparaturfazilität und das Projektdesign hätten mit vermutlich erheblichen Mehrkosten zudem komplett neu erstellt werden müssen, da zum Zeitpunkt des Abbruchs - anders als bei der ursprünglichen Planung - die Beschaffung einer weiteren, größeren Fähre vorgesehen war.

Aufgrund der Unsicherheit über Bauplatz, Auslegung, Mehrkosten und der bis dahin ungeklärten Betreiberfrage einigten sich die deutsche und timoresische Regierung bei Gesprächen in Dili im März 2013 darauf, das Vorhaben nicht weiter zu verfolgen, den Finanzierungsvertrag zu kürzen und die verbliebenen Mittel zu reprogrammieren (siehe Aufschlüsselung Gesamtkosten).

### Aufschlüsselung der Gesamtkosten

		(Plan)	(Ist)
Investitionskosten	Mio. EUR	4,00	0,12
Eigenbeitrag	Mio. EUR	2,00	0,00
Finanzierung	Mio. EUR	2,00	0,12
davon BMZ-Mittel	Mio. EUR	2,00	0,12

### Relevanz

Sowohl zum Zeitpunkt der Projektprüfung (PP) im Jahr 2008 als auch heute war bzw. ist Timor-Leste als kleiner Inselstaat mit nur rund einer Million Einwohner auf einen funktionierenden Seetransport angewiesen, um die Versorgung der Bevölkerung zu gewährleisten und um am internationalen Handel teilnehmen zu können. Fast alle Konsumgüter, Maschinen und Baustoffe müssen auf dem Seeweg importiert werden, da es im Land kaum industrielle Produktion gibt.

Auch um die politische, soziale und wirtschaftliche Integration der drei Landesteile von Timor-Leste zu gewährleisten, ist das Land nach wie vor auf eine zuverlässige und regelmäßige Fährverbindung zwischen den Landesteilen angewiesen und verbindet das Hauptland im Osten der Hauptinsel Timor, der westlich auf indonesischem Territorium gelegenen Enklave Oecussi und der nördlich der Hauptinsel

<sup>1</sup> Der Ausbau der Hafenanlagen in Tibar Bay befindet sich als PPP Projekt mit Unterstützung von IFC in der Umsetzung und soll Ende 2022 in Betrieb gehen.

gelegenen Insel Atauro. Es besteht zwar eine Straße durch indonesisches Staatsgebiet, die das Hauptland mit der Enklave Oecussi verbindet, die Fahrt bzw. der Transport von Gütern durch indonesisches Staatsgebiet ist aber noch immer für den Großteil der Bevölkerung und Spediteure mit hohen Einreisegebühren sowie nicht-tarifären Handelshemmnissen und administrativen Hürden verbunden. Aufgrund schlechter Straßenverbindungen und relativ teurer Flüge ist die Fährverbindung gerade auch für die ärmere Bevölkerung weiterhin die bevorzugte Transportoption.

Vor diesem Hintergrund unterstützte die deutsche EZ den maritimen Sektor Timor-Lestes seit Anfang der 2000er. Mit FZ-Mitteln wurde seit März 2003 der Fährbetrieb zwischen Dili, der Enklave Oecussi und der Insel Atauro zunächst durch die Charterung eines Schiffes und seit 2007 ausschließlich durch die FZ-finanzierte Ro-Ro-Fähre<sup>2</sup> "Berlin-Nakroma" sichergestellt.

Kernproblem zum Zeitpunkt der PP (2008) war, dass die für einen nachhaltigen Betrieb notwendige regelmäßige Dockung von Schiffen sowie die Wartung und Reparaturen von größeren Maschinen nicht vor Ort durchgeführt werden konnte. Das Kernproblem besteht unverändert fort. Schiffe müssen nach wie vor zu Reparaturbetrieben ins Ausland gebracht werden. Dabei müssen sie auch internationale Standards einhalten. Die langen Anfahrtswege nach Darwin/Australien (400 nautische Meilen) und Surabaya/Indonesien (850 nautische Meilen) verursachen hohe Kosten durch einen damit einhergehenden Betriebsausfall in Timor Leste und Anfahrtskosten. Reparaturen an nicht mehr seegängigen Schiffen sind nicht durchführbar und führen zu frühzeitigem Ausfall und dementsprechend hohen Kosten. Hinzu kam das politische Bestreben im Bereich der Schiffsreparaturen unabhängig von Indonesien zu werden.

Das Vorhaben adressierte am Standort Tibar Bay folgerichtig den Aufbau einer lokalen Reparatur- und Werkstattfazilität für die Wartung von Schiffen von bis zu 50 Metern Länge; dies hätte die damalige gesamte lokale Seeschiffs- und Fischereiflotte umfasst. Aufgrund der möglichen Erweiterbarkeit für das Docken von längeren und schwereren Versorgungsschiffen sowie der Kosten war eine Slipway (Bootsrampe) vorgesehen. Ferner war auch die Reparatur von Fischereifahrzeugen, Baumaschinen und Dieselgeneratoren und sonstiger Geräte angedacht.

Dahinter steht die folgende Wirkungskette: Aufbau und Nutzung einer lokalen Reparatur- und Werkstattfazilität → kostengünstigere Aufrechterhaltung einer sicheren Fährverbindung zwischen den Landesteilen → (kontinuierlichen) Handel und Warenverkehr und Zugang zu sozioökonomischen Einrichtungen / Beitrag zur sozialen und wirtschaftlichen Integration → Verbesserung der Lebensbedingungen / wirtschaftliche Entwicklung. Ferner sah der Programmvorschlagn (PV) einen Beitrag zum Abbau der Einkommensarmut durch den Verkauf lokaler Produkte an Fährtagen und durch Tourismus sowie den Abbau des Konfliktpotenzials durch Beschäftigungsmöglichkeiten Jugendlicher aus dem Großraum Dili. Konzept und Wirkungskette erscheinen plausibel und waren geeignet zur Lösung des Kernproblems beizutragen. Allerdings ist die Aufrechterhaltung des Fährverkehrs eher Grundlage für Wirtschaftskreislauf und Sicherung der Lebensbedingungen und induziert nicht zwangsläufig eine Verbesserung dieser. Zugleich ist naheliegend, dass die Aufrechterhaltung der Fährverbindung insb. nach Oecussi, für die ärmere Bevölkerung relevant ist, da sich ohne diese Waren durch den Überlandverkehr verteuern (s.o.). Inwiefern spürbare Beiträge durch direkte Beschäftigungsmöglichkeiten in der Fazilität oder indirekte durch die erhoffte Nukleuswirkung der Werkstatt für das verarbeitende Gewerbe sowie durch den Verkauf lokaler Produkte und Tourismus entstanden wären, ist schwer abzuschätzen.

Die Bedeutung einer lokalen Reparatur- und Werkstattfazilität insb. für die Enklave Oecussi wurde bereits zum Zeitpunkt des PV durch das Docking der "Berlin-Nakroma" eindrücklich veranschaulicht: Durch die Unterbrechung des Fährbetriebs fiel der Schulunterricht in Oecussi aus, da Lehrer nicht mehr Dili verlassen konnten, Arbeiter und Angestellte mussten auf Gehaltszahlungen aus Dili warten, Anwohner der Enklave hatten keinen Zugang zu spezialisierten Gesundheitseinrichtungen und es kam zu einer prekären Nahrungsmittelsituation.

Für den Betrieb der Reparatur- und Werkstattfazilität sah das Konzept eine Konzession vor. Gleichzeitig konstatierte der PV bereits als Risiko, dass eine Konzession aufgrund der schwierigen Rahmenbedingungen<sup>3</sup> in Timor-Leste sowie finanziell für qualifizierte internationale Betreiber nicht ansprechend sein könnte und ein dann in Frage kommender lokaler Betreiber mangels Know-how umfangreicher

<sup>2</sup> Bei Roll-on-Roll-off (Ro-Ro) Schiffen wird die Ladung auf das Schiff gefahren.

<sup>3</sup> Damals wie heute liegt Timor-Leste auf den letzten Rängen des "Doing Business" Ranking der Weltbank.

personeller Unterstützung bedurft hätte. Bei einem lokalen Betreiber hätte zudem erst die Reputation aufgebaut werden müssen, um Aufträge auch ausländischer Schiffe zu erhalten. Indonesische Schiffe hätten vermutlich weiterhin Surabaya bzw. andere indonesische Reparaturfazilitäten angelaufen. Bereits für die Konzession des Fährbetriebs der FZ-finanzierten "Berlin-Nakroma" wurde 2007 kein privater Betreiber gefunden.<sup>4</sup> Das Betriebskonzept war demnach schon bei PP (2008) stark risikobehaftet. Aus heutiger Sicht bleibt offen, ob es in diesem insgesamt schwachen Umfeld andere zielführende Alternativen als die der angedachten Konzessionierung des Betriebs hätte geben können.

Der Standort der Werkstattfazilität gehörte gemäß PV dem Staat und war für das Projekt reserviert. Es kann retrospektiv nicht beurteilt werden, ob es zum Zeitpunkt der PP (2008) absehbar war, dass die mittelbaren Pläne der Regierung einen Handelshafen in der Tibar Bay zu bauen, die Umsetzbarkeit der Reparaturfazilität in Frage stellen würden. Aus heutiger Sicht wäre es konzeptionell ggf. zielführender gewesen mangels lokalen Know-hows sowie institutioneller und personeller Kapazitäten anstelle der Reparaturfazilität eine zweite Fähre, welche bei Dockung und Ausfall der "Berlin-Nakroma" die Verbindung hätte sicherstellen können, zu beschaffen (siehe auch Effizienz).<sup>5</sup> Unbenommen dessen ist es auch aus heutiger Sicht dennoch nachvollziehbar, dass bei einem Inselstaat und großen Distanzen zu Reparaturmöglichkeiten der Aufbau einer eigenen Reparaturfazilität allgemein für Schiffe (nicht nur Fähren) naheliegend war.

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur als Voraussetzung für Wirtschaftswachstum war zum Zeitpunkt des PV (2008) erklärtes Ziel der Regierung und im damals gültigen nationalen Entwicklungsplan (2002) sowie im Sektorinvestitionsplan Seetransport (2005) verankert. Entsprechende Entwicklungsziele spiegelten sich im Regierungsprogramm 2007-2012 wider. Demnach entsprach das Vorhaben den nationalen Zielen. Auch gegenwärtig erachtet die timoresische Regierung eine Reparaturfazilität für die Lösung struktureller Probleme als notwendig.

Der Transportsektor war bei PP (2008) definierter Schwerpunkt der EZ-Kooperation mit Timor-Leste mit dem Ziel dazu beizutragen, die Potenziale des marktwirtschaftlichen Ansatzes im Seetransportsektor besser auszuschöpfen und die aktive Teilnahme der Bevölkerung am Wirtschaftsgeschehen zu ermöglichen. Zum Zeitpunkt der Ex-post Evaluierung (EPE) im Jahr 2021 befindet sich die bilaterale Zusammenarbeit mit Timor-Leste in der Aussteuerung. Es wurden somit keine Kernthemen und Aktionsfelder gemäß BMZ 2030 definiert, in welche sich das Vorhaben heute einordnen würde.

Das Vorhaben stand im Einklang sowohl mit den Zielen Timor-Lestes als auch mit den Zielen der dt. EZ und hätte zu deren Zielerreichung beitragen können.

Aufgrund des schon bei PP risikobehafteten Betriebskonzepts, dass maßgeblich für die Wirkungen und ihrer Nachhaltigkeit ist, wird die Relevanz als zufriedenstellend erachtet.

### Relevanz Teilnote: 3

### Kohärenz

Das Engagement der deutschen EZ "Förderung des maritimen Sektors", insbesondere bzgl. der o.g. FZ-finanzierten Fähre "Berlin-Nakroma", sollte durch das Vorhaben ergänzt werden und deren Nachhaltigkeit sichern. Das Vorhaben und die dt. TZ hätten eng ineinandergegriffen. Im Rahmen des TZ Engagements wurde der Kapazitätsaufbau und die institutionelle Weiterentwicklung des zuständigen Ministeriums (MTC) der Hafenbehörde APORTIL gefördert.

Die Kooperationsbereiche im maritimen Sektor wurden zum Zeitpunkt der PP (2008) zwischen den internationalen Gebern wie USA, Japan, Australien, Neuseeland und der ILO koordiniert. Die US-Küstenwache beriet Timor-Leste bei der Hafensicherheit, Japan unterstützte die Reparatur der Hafenanlagen in Dili und später auch in der Enklave Oecussi, Australien und Neuseeland beabsichtigten mit dem timoresischen Zoll zu kooperieren und die ILO stellte Schulungsunterlagen für die Hafentarbeiterausbildung.

---

<sup>4</sup> Für Betrieb und Dockung der "Berlin-Nakroma" ist die Hafenbehörde verantwortlich.

<sup>5</sup> Ein Vorhaben zur Beschaffung einer zweiten Fähre (Berlin-Ramelau) befindet sich in der Durchführung. Diese soll noch 2021 übergeben werden.

Zwar war das Konzept des Vorhabens wie zuvor dargelegt prinzipiell komplementär zum dt. EZ-Engagement und dem anderer Geber, hätte die Partneranstrengungen unterstützt und bestehende Systeme genutzt. Angesichts des Abbruchs des Vorhabens konnten sich allerdings keine komplementären Wirkungen entfalten. Daher wird die Kohärenz als unzureichend erachtet.

### Kohärenz Teilnote: 5

#### Effektivität

Projektziel war der nachhaltige Betrieb einer Schiffsreparatur- und Werkstattfazilität, die einen Nukleus für das verarbeitende Gewerbe bilden sollte. Es sollte zur Nachhaltigkeit des laufenden Kooperationsvorhabens „Förderung des maritimen Sektors“ beitragen, indem es die Wartungskosten (kürzere Ausfallzeiten, keine Anfahrtkosten) der dort finanzierten Fähre "Berlin-Nakroma" senkt. In der Logframe wurde zusätzlich der regelmäßige Fährbetrieb zwischen Dili, Oecussi und Atauro als Ziel auf Outcome-Ebene genannt.

Die Zielerreichung auf Outcome-Ebene hätte anhand der folgenden Indikatoren gemessen werden sollen:

Indikator	Status PP / Zielwert PP	Status EPE
Nutzung der Reparaturfazilität (Anzahl Schiffsklassifizierungen*/-reparaturen pro Jahr, 3 Jahre nach Inbetriebnahme; Reparaturen weiterer Maschinen / Geräte)	0 / 6	0
Einhaltung relevanter Sicherheits- und Umweltstandards (IMO-Standards, 3 Jahre nach Inbetriebnahme)	- / ja	0

\* Technische Untersuchung zur Bewertung des baulichen Zustands und der Transporttauglichkeit

Eine Anpassung der Zielformulierung auf Outcome-Ebene wäre bei Fortführung des Vorhabens empfehlenswert gewesen. Zwar impliziert die Formulierung "nachhaltiger Betrieb" die Nutzung der Fazilität inkl. Einnahmen, was im PV entsprechend durch den Indikator "Nutzung der Reparaturfazilität" abgebildet wurde. Um die Nutzung und auch die direkte Wirkung entsprechend der Logframe des PV aufzugreifen, wäre z.B. die Formulierung denkbar gewesen: "Regelmäßiger und sicherer Fährbetrieb zwischen Dili, Oecussi und Atauro durch den Ausbau und die Nutzung der Reparaturfazilität".

Die Indikatoren waren gegenstandsangemessen. Mit Blick auf die vorgeschlagene angepasste Zielformulierung wäre ein Indikator zur Erfassung des regelmäßigen Fährbetriebs wünschenswert gewesen.

Infolge des Projektabbruchs konnten die Ziele auf Outcome-Ebene nicht erreicht werden. Die Effektivität ist daher eindeutig unzureichend.

### Effektivität Teilnote: 5

#### Effizienz

Für die gesamte Umsetzung vom PV bis zur Abschlusskontrolle (AK) wurde mit einer Durchführungszeit von ca. 35 Monaten gerechnet. Letztlich lagen zwischen PV bis zur Kürzung des Finanzierungsvertrags durch den Abbruch des Vorhabens 48 Monate.

Zu spezifischen Kosten und deren Angemessenheit (Produktionseffizienz) wurden im PV keine Angaben gemacht.

Die Allokationseffizienz zeigte ein gemischtes Bild: Bei der einzelwirtschaftlichen Betrachtung ging der PV davon aus, dass aufgrund der geringen lokalen Nachfrage nach Schiffsreparaturen nur das Erreichen einer langfristigen Deckung der Betriebskosten mit ggf. geringen Überschüssen möglich sei. Dies ist mit Blick auf die Nachhaltigkeit kritisch zu bewerten (siehe Nachhaltigkeit). Gesamtwirtschaftlich argumentierte der PV, dass eine lokale Reparaturfazilität den Zugang zu Reparaturen vereinfacht und regelmäßige Inspektionen und präventive Instandhaltung nicht wegen unkalkulierbarer Reparaturkosten und langen

Ausfallzeiten verschoben würden. Folglich würde eine lokale Reparaturfähigkeit die Lebensdauer der Fähre sowie anderer timoresischer Schiffe verlängern.

Auch wenn argumentativ im PV hinsichtlich der Reparaturfähigkeit auf die Senkung der Wartungskosten durch kürzere Ausfallzeiten, geringere Kosten für ein Ersatzschiff, keine Anfahrtkosten und geringere Arbeitskosten verwiesen wurde, wäre aus heutiger Sicht vor dem Hintergrund des risikobehafteten Betriebskonzepts (siehe Relevanz) von Interesse gewesen, bei PP einen Alternativenvergleich zwischen Reparaturfähigkeit versus Beschaffung eines zweiten Schiffes inkl. Dockung/Anfahrts- und Reparaturkosten im Ausland vorzunehmen. Der PV und spätere Berichterstattungen adressieren wiederholt die schwachen lokalen Kapazitäten. Ob es gelungen wäre den schwachen Träger als Kontrollinstanz des Betreibers aufzubauen bzw. einen lokalen Konzessionär zu finden und aufzubauen, der in der Lage gewesen wäre, effizient und qualitativ internationalen Standards entsprechende Reparaturen durchzuführen, welche die Dockung im Ausland überflüssig gemacht hätte, bleibt offen.

Da das Vorhaben bis zum Abbruch keine später bzw. anderweitig verwendbaren Teilergebnisse hervorbrachte, wird die Effizienz als eindeutig unzureichend erachtet.

### Effizienz Teilnote: 5

#### Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen

Das Vorhaben sollte gemäß PV die Entwicklung des maritimen Sektors Timor-Lestes fördern, insbesondere die Aufrechterhaltung der Fährverbindung zwischen Dili, Oecussi und Atauro, und dadurch mittelbar zu Wirtschaftswachstum und zur Verbesserung der Lebensbedingungen beitragen. Durch zusätzliche Ausbildungs- und Arbeitsplätze im verarbeitenden Gewerbe im Großraum Dili sollte es als Nebenziel zum Abbau von Konfliktpotential beitragen.

Die Zielerreichung auf Impact-Ebene hätte anhand der folgenden Indikatoren gemessen werden sollen:

Indikator	Status PP / Zielwert PP	EPE
Passagiere der "Berlin-Nakroma" (pro Monat, einfache Fahrt, beide Strecken addiert, 1/3 Frauen)	2.300 (N.N) / 2.300 (N.N)	-
Angestellte in der Reparaturfähigkeit (Anzahl 3 Jahre nach Inbetriebnahme, 1/5 Frauen)	0 (0) / 15 (3)	-

Dem Ziel der Entwicklung des maritimen Sektors sowie der Aufrechterhaltung des Fährbetriebs wäre durch die Etablierung des nachhaltigen Betriebs einer Reparaturfähigkeit sowie durch das komplementäre Engagement der TZ und anderer Geber (siehe Kohärenz) Rechnung getragen worden und hatte das Potenzial Wertschöpfung und Beschäftigung im Land zu ermöglichen und zur Verbesserung der Lebensbedingungen beizutragen. Allerdings werden diese mittelbaren Wirkungen auch maßgeblich von anderen Variablen beeinflusst. Die Wirkungen der Aufrechterhaltung der Fährverbindung wären eher als Grundvoraussetzung bzw. Sicherung des Wirtschaftskreislauf, der Integration und der Lebensbedingungen zu verorten gewesen.

Die Reparaturfähigkeit hätte einen wichtigen Beitrag zu einem nachhaltig funktionierenden Seetransport leisten können. Dieser ist im timoresischen Kontext ein wichtiges Element für die Entwicklung und auch Stabilisierung (Friedensförderung/Nationbuilding) des jungen und von Unruhen geprägten Inselstaates durch Anbindung abgeschotteter Landesteile und der damit erhofften sozialen und wirtschaftlichen Integration.

Der Indikator "Passagiere der "Berlin-Nakroma" sollte den verbesserten Zugang zu Märkten, Gesundheits- und Bildungseinrichtungen durch die Aufrechterhaltung der Fährverbindung abbilden. Das Anspruchsniveau des Zielwertes ist aus heutiger Sicht zwar mit Blick auf die Aufrechterhaltung der Fährverkehrs nachvollziehbar, wäre allerdings hinsichtlich der intendierten Verbesserung unambitioniert. Ferner

hätte ohne spezifische Maßnahmen für Frauen der definierte Anteil Frauen schwerlich dem Vorhaben als Wirkung zugeschrieben werden können.

Zur Abbildung der Aufrechterhaltung wären ggf. andere Indikatoren wie Anzahl und Regelmäßigkeit der Fährverbindungen oder Einsatzzeit der Fähre im Jahresverlauf bzw. Ausfallzeiten geeigneter. Der Beitrag der in der Wirkungskette fortgeführten intendierten mittelbaren Wirkungen zu Wirtschaftswachstum und Verbesserung der Lebensbedingungen wird durch den Indikator "Passagiere der "Berlin-Nakroma" allerdings nicht abgebildet, da der Zweck der Reise offenbleibt. Durch eine Erfassung der Veränderung der Haushalteinkommen, des Warenumschlages/Auslastung mit Frachtgut, Versorgung mit essenziellen Gütern, Besuche spezialisierter Gesundheitseinrichtungen auf dem Hauptland hätten diese mittelbaren Wirkungen beispielsweise approximiert werden können.

Der PV sah in der Wirkungskette zudem positive Effekte auf die Senkung der Einkommensarmut durch den Verkauf lokaler Produkte an Fahrtagen und durch Tourismus. Diese wurden nicht mit Indikatoren bestückt. Grundsätzlich stellt sich hierbei die Frage der Bedeutung hinsichtlich spürbarer Beiträge (siehe Relevanz).

Der Indikator "Angestellte in der Reparaturfazilität" ist zwar prinzipiell geeignet die direkten Beschäftigungsmöglichkeiten abzubilden, legt durch das Anspruchsniveau aber nahe, dass die Wirkungen geringfügig gewesen wären hinsichtlich des intendierten Nebenziels des Konfliktabbaus durch Beschäftigung. Ebenso hinsichtlich sich daraus ergebender Effekte auf die Minderung der Einkommensarmut. Ggf. hätten Beschäftigungseffekte ergänzend durch z.B. Ansiedlung des verarbeitenden Gewerbes erfasst werden können. Dies hätte potenziell auch die indirekten Beschäftigungswirkungen durch die Nukleuswirkung der Werkstattfazilität eingeschlossen.

Infolge des Projektabbruchs konnten die Ziele auf Impact-Ebene nicht erreicht werden. Die Effektivität ist daher eindeutig unzureichend.

### **Übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen Teilnote: 5**

#### **Nachhaltigkeit**

Für die Nachhaltigkeit des Vorhabens und der intendierten Wirkungen war der Betrieb der Reparaturfazilität ausschlaggebend. Das Betriebskonzept war bereits zum Zeitpunkt des PV risikobehaftet (siehe Relevanz).

Die deutsche EZ engagiert sich bis zum Zeitpunkt der Ex-post Evaluierung im maritimen Sektor. Während der PV und die AK die Hafenbehörde noch als institutionell und personell schwach mit geringem Know-how einschätzten, scheint sich gemäß der Berichterstattung 2021 diese zwischenzeitlich institutionell und personell weiterentwickelt zu haben. Inwiefern es aber gelungen wäre die Hafenbehörde als Kontrollinstanz des Betreibers aufzubauen, bleibt offen. Ebenso ob ein erfahrener qualifizierter internationaler Betreiber den Betrieb übernommen oder aber ein lokaler Betreiber hätte aufgebaut werden müssen. Nach wie vor sind die rechtlichen und regulativen Rahmenbedingungen für die Privatwirtschaft schlecht. Die Leistungsfähigkeit von Hafenbehörde und Betreiber wären jedoch maßgeblich für die Nachhaltigkeit gewesen.

Kritisch hinsichtlich der Nachhaltigkeit ist, dass gemäß PV aus einzelwirtschaftlicher Perspektive aufgrund der geringen lokalen Nachfrage nach Schiffsreparaturen nur das Erreichen einer langfristigen Deckung der Betriebskosten mit ggf. geringen Überschüssen möglich gewesen wäre und größere Instandhaltungsarbeiten sowie Ersatzinvestitionen an der Reparaturfazilität aus dem timoresischen Budget hätten finanziert werden müssen, um hohe und dadurch abschreckende Ausstiegskosten für den Betreiber zu vermeiden.

An sich hätten für größere Instandhaltungsarbeiten und Ersatzinvestitionen an der Reparaturfazilität Mittel aus dem Erdölfonds für Instandhaltungsarbeiten und Ersatzinvestitionen zur Verfügung gestellt werden können. Die AK (2013) konstatierte jedoch, dass der noch junge Staat bei der Verwendung dieser Mittel mit den begrenzten Kapazitäten seiner Behörden konfrontiert ist. Bis zum Zeitpunkt der Ex-post Evaluierung war zu beobachten, dass Budgets für die Wartung der "Berlin-Nakroma" wiederholt nicht rechtzeitig bereitgestellt wurden. Welches u.a. zu Verzögerungen bei der regelmäßigen Dockung der Fähre beitrug und die ihre Nachhaltigkeit beeinträchtigt. Dies hätte ebenso auf die Reparaturfazilität zutreffen können.

Angesichts des Vorhabenabbruchs wurden weder die Reparaturfähigkeit gebaut noch anderweitig verwendbare Teilergebnisse erbracht. Dementsprechend sind keine Wirkungen festzustellen und ist die Nachhaltigkeit folglich unzureichend.

**Nachhaltigkeit Teilnote: 4**

### Erläuterungen zur Methodik der Erfolgsbewertung (Rating)

Zur Beurteilung des Vorhabens nach den Kriterien **Relevanz, Kohärenz, Effektivität, Effizienz, übergeordnete entwicklungspolitische Wirkungen** als auch zur abschließenden **Gesamtbewertung** der entwicklungspolitischen Wirksamkeit wird eine sechsstufige Skala verwendet. Die Skalenwerte sind wie folgt belegt:

<b>Stufe 1</b>	sehr gutes, deutlich über den Erwartungen liegendes Ergebnis
<b>Stufe 2</b>	gutes, voll den Erwartungen entsprechendes Ergebnis, ohne wesentliche Mängel
<b>Stufe 3</b>	zufriedenstellendes Ergebnis; liegt unter den Erwartungen, aber es dominieren die positiven Ergebnisse
<b>Stufe 4</b>	nicht zufriedenstellendes Ergebnis; liegt deutlich unter den Erwartungen und es dominieren trotz erkennbarer positiver Ergebnisse die negativen Ergebnisse
<b>Stufe 5</b>	eindeutig unzureichendes Ergebnis: trotz einiger positiver Teilergebnisse dominieren die negativen Ergebnisse deutlich
<b>Stufe 6</b>	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 sechs 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.