

Ex-post-Evaluierung: Kurzbericht INDONESIEN: Passagierfähre 24



Sektor	21040/Wasserverkehrswesen	
Vorhaben/Auftraggeber	Passagierfähre 24, BMZ-Nr. 2003 66 070*	
Projektträger	Ministry of Transportation (MoT) Betreiber: PT PELNI	
Jahr Grundgesamtheit/Jahr Ex-post-Evaluierungsbericht: 2012/2013		
	Projektprüfung (Plan)	Ex-post-Evaluierung (Ist)
Investitionskosten (gesamt)	75,0 Mio. EUR	74,93 Mio. EUR
Eigenbeitrag	--	--
Finanzierung, davon BMZ-Mittel	75,0 Mio. EUR 39,0 Mio. EUR	74,93 Mio. EUR 39,00 Mio. EUR

*Vorhaben in Stichprobe 2012

Kurzbeschreibung: Beschaffung und Indienststellung der Passagierfähre „Gunung Dempo“ (1.583 zugelassene Plätze), die im Rahmen eines neuartigen Nutzungskonzeptes zugleich über Containerkapazitäten (98) verfügt. Das Vorhaben zielt auf umweltfreundliche Transportmöglichkeiten besonders für ärmere Bevölkerungsschichten sowie von Frachten zwischen der wirtschaftlich weiter entwickelten Hauptinsel Java und den östlichen Inseln (Sulawesi, Molukken) bis nach Papua ab.

Zielsystem: Oberziel war es, den Zugang der Bevölkerung zu Arbeit, Märkten, Bildung und sozialen Dienstleistungen zu schaffen bzw. zu erweitern sowie den Warenaustausch zwischen den östlichen Inseln und der Hauptinsel Java zu fördern. Hierdurch sollte zu einer verbesserten Lebenssituation der Bevölkerung beigetragen werden, wofür keine eigenen Indikatoren festgelegt wurden. Projektziel war der wirtschaftliche und nachhaltige Betrieb des Fährschiffs, zu messen an der Einsatzdauer pro Jahr, der Kapazitätsauslastung sowie am Beitrag zur Ertragslage des Betreibers PT PELNI.

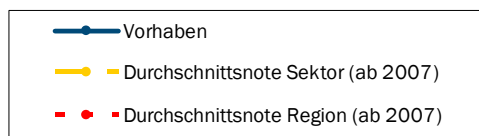
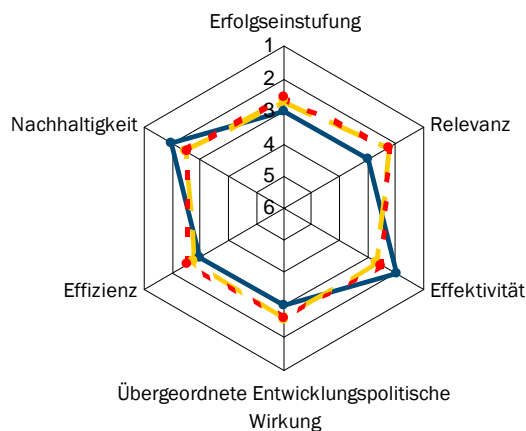
Zielgruppe: Zielgruppe waren hinsichtlich des Personenverkehrs insbesondere die ärmeren Schichten der Bevölkerung, die sich die Transportalternative Flugzeug nicht leisten können; hinsichtlich des Frachtverkehrs die gesamte Bevölkerung im Einzugsbereich

Gesamtvotum: Note 3

Wirtschaftlich und finanziell voraussichtlich nachhaltiger Betrieb des Fährschiffes, allerdings mit deutlichen Hinweisen auf zeitweise erhebliche Überschreitung der zugelassenen Passagierzahl. Die Relevanz der Gunung Dempo ist bei gegebener Unterauslastung der Fährschiff- flotte nur durchschnittlich. Die Verzinsung des Vorhabens liegt – unter Berücksichtigung der eingesparten staatlichen Budgetzuweisungen an den Betreiber – bei rd. 3% p.a..

Bemerkenswert: Die Notwendigkeit zusätzlicher Sicherheitsvorkehrungen, die sich aus dem hohen Passagieraufkommen ergeben, wurde anlässlich der Evaluierungsmission betont. Zugleich ist der vom Projektträger PT PELNI realisierte Sicherheitsstandard ist für indonesische Verhältnisse als vergleichsweise hoch einzuschätzen.

Bewertung nach DAC-Kriterien



ZUSAMMENFASSENDE ERFOLGSBEWERTUNG

Gesamtvotum

PT PELNI ist der staatliche Betreiber einer Fährflotte, der öffentlich mit der Anbindung auch der wirtschaftlich schwächeren Inseln beauftragt ist und entsprechend auf öffentliche Zuweisungen (*Public Service Obligation/ PSO*) angewiesen ist. Die von PT PELNI vorgelegten Daten belegen einen wirtschaftlichen und in finanzieller Hinsicht voraussichtlich nachhaltigen Betrieb des Fährschiffes „*Gunung Dempo*“. Die Auslastung des Fährschiffes entspricht sowohl in Bezug auf den Passagiertransport als auch in Bezug auf den Containertransport den bei Projektprüfung gesetzten Zielen. Die Auslastung der Fährschiffflotte von PT PELNI ist im Zeitablauf deutlich zurückgegangen, hat sich aber in den letzten Jahren stabilisiert, was die Bewertung des zusätzlich in Dienst gestellten Fährschiffs 24 beeinträchtigt. Tendenziell diente die Fähre nicht dazu, die Anbindung abgelegener Inseln auszubauen, sondern stellte eine kostengünstigere Ersatzinvestition dar. Insgesamt wird das Vorhaben als zufriedenstellend eingestuft

Note: 3

Relevanz

Die Sicherstellung eines zuverlässigen und kostengünstigen Passagier- und Frachttransports zwischen der wirtschaftlich dominierenden Hauptinsel Java und den Außeninseln ist im Inselstaat Indonesien (über 17.500 Inseln) von besonderer Bedeutung: Einerseits verbessert eine erhöhte Mobilität einkommensschwächerer Bevölkerungssegmente v.a. der weiter östlich gelegenen Inseln deren Zugang zu wirtschaftlicher Infrastruktur und Märkten sowie zu sozialen Dienstleistungen; andererseits fördert eine bessere Anbindung die regional ausgewogene wirtschaftliche Entwicklung wie auch die politische Stabilität des Landes. Von einem solchen Abbau regionaler und sozialer Disparitäten profitieren besonders die östlichen Provinzen (z.B. Molukken und Papua), deren Armutsinzidenz deutlich über dem nationalen Durchschnitt von 13% liegt. Die Wirkungslogik, hierzu über zuverlässige und für ärmere Bevölkerungsschichten erschwingliche Schiffsverbindungen beizutragen, ist auch aus heutiger Sicht schlüssig. Dies steht im Einklang mit den gültigen EZ-Schwerpunkten sowie den Entwicklungsprioritäten, die die indonesische Regierung im Rahmen wichtiger nationaler Politik- und Strategiedokumente kontinuierlich betont.

Ungünstig wirkt sich aus, dass die Auslastung der Fährflotte von PT PELNI seit dem Jahr 2000 einen insgesamt rückläufigen Trend aufweist – anders, als bei Projektbeginn optimistisch erwartet. Es stellt sich die Frage, ob der Passagiertransport – zumindest teilweise – nicht auch ohne zusätzliche Investitionen, z.B. durch interne Umstrukturierung hätte geleistet werden können. Bis zur Indienststellung der *Gunung Dempo* wurden der Passagiertransport und z.T. auch der Frachtverkehr zwischen Java und den östlichen Inseln – zumindest zeitweise – über die ebenfalls aus FZ geförderte *Dorolonda* (BMZ Nr. 1998 66 369) erbracht.

Teilnote: 3

Effektivität

Die Erreichung des Projektzieles, der Anbindung v.a. der peripheren östlichen Inseln durch wirtschaftlichen und nachhaltigen Betrieb der Projektfähre, wird anhand folgender Indikatoren gemessen:

(1) Mindestens 300 Einsatztage pro Jahr

Status bei Ex-post-Evaluierung: Seit Inbetriebnahme Ende 2008 hat die *Gunung Dempo* durchgehend die erwarteten 300 Einsatztage deutlich übertroffen. Diese sind von 322 (2009) auf 335 (2010) und 351 (2011) gestiegen. Damit hatte sie im Jahr 2011 keinen unvorhergesehenen Ausfalltag, da die planmäßige Jahreswartung 14 Tage beträgt.

(2) Kapazitätsauslastung im Jahresdurchschnitt von mind. 80% nach dem 3. Betriebsjahr

Status bei Ex-post-Evaluierung: Die Passagierauslastung hat in 2011 ca. 415.000 Passagiertage erreicht und zeigt damit einen ziemlich stabilen Trend seit 2009. Dies entspricht einer durchschnittlichen Auslastung von ca. 75%, gemessen an der zugelassenen Kapazität von 1.583 Passagieren. Damit liegt die Auslastung der Passagierkapazität nahe an der Zielgröße von 80%, die als sehr ambitiös eingeschätzt wird, da sie ohne Tolerierung von Überladung des Fährschiffs wohl nur schwer zu erreichen ist. Hinsichtlich der hohen Auslastung existieren auch deutliche Hinweise, dass diese mit einer strecken- und zeitweise erheblichen Überschreitung der zugelassenen Passagierzahl zu Lasten der Sicherheit der Passagiere einhergehen könnte – dem Vernehmen nach zeitweise auch über die bei Projektprüfung als tolerabel eingestufte Überladung von 30% hinaus. Inwieweit dieser Aspekt seitens der KfW bisher thematisiert wurde, ist aus den vorliegenden Unterlagen nicht ersichtlich. Gleichzeitig steht PT PELNI, die im Rahmen ihres rd. 25-jährigen Bestehens noch keine nennenswerte Havarie hatte, für einen Sicherheitsstandard, der in Indonesien weit über dem der meisten privaten Schiffsbetreiber liegt.

Die Auslastung der Frachtkapazitäten ist bis 2011 auf 87% gestiegen und liegt damit deutlich über der Zielgröße von 80%.

(3) Beitrag zur Ertragslage des Betreibers PT PELNI

Aufgrund der hohen jährlichen Einsatzdauer der *Gunung Dempo* in Verbindung mit ihrer hohen Kapazitätsauslastung erwirtschaftet diese seit 2010 einen operativen Überschuss, der 2011 rd. EUR 700.000 erreichte (nach Abzug kalkulatorischer Rückstellungen für Reparaturen und Reinvestition in Höhe von umgerechnet rd. 3 Mio. EUR; ohne Kapitalkosten). Dieser Überschuss ermöglicht es PT PELNI, verlustbringende Transportdienstleistungen in anderen Teilen des Netzwerks zu subventionieren. Die bei der Evaluierung vorgelegten Zahlen deuten darauf hin, dass der Überschuss für 2012 eine ähnliche Größenordnung wie 2011 erreichen wird. Aus Sicht des Betreibers PT PELNI hat das Vorhaben gezeigt, dass die Kombination von Passagier- und Containertransport profitable Geschäftsmöglichkeiten bietet, welche sich positiv auf die Kapazitäten von PT PELNI auswirken, kostengünstige und zuverlässige Transportdienstleistungen für Passagiere anzubieten. Der wirtschaftlich erfolg-

reiche Betrieb als „two in one“-Konzept (Passagiere und Container) hat den Betreiber dazu ermutigt, ein erweitertes „three in one“-Konzept (Passagiere, Container und Fahrzeuge sowie ggf. auch Rinder) für ausgewählte Routen ins Auge zu fassen.

Es liegt kein *customer survey* von Passagieren der *Gunung Dempo* vor. Der von PT PELNI im Jahr 2011 für die gesamte PT PELNI Flotte durchgeführte *customer satisfaction survey* zeigt aber, dass fast zwei Drittel der beförderten Passagiere die günstigen Tarife als Hauptgrund für die Wahl ihres Transportmittels angeben. Da die *Gunung Dempo* die Hauptinsel Java mit den wirtschaftlich weniger begünstigten östlichen Inseln verbindet, ist die Folgerung plausibel, dass die günstigen Transporttarife für die Passagiere der *Gunung Dempo* eine besonders große Rolle spielen. Dies wird auch durch die Beobachtung gestützt, dass ein Großteil der Passagiere Gepäckvolumina transportiert (v.a. Reis und andere Nahrungsmittel), deren Transport im Flugzeug sehr teuer wäre.

Teilnote: 2

Effizienz

Anhand vorliegender Informationen gestaltet sich die Effizienzbewertung schwierig. In einzelwirtschaftlicher Hinsicht ergeben sich bei einem Investitionsvolumen von rd. 75 Mio. EUR (ohne Berücksichtigung von Finanzierungskosten und nach Abzug kalkulatorischer Rückstellungen für Reparaturen und Reinvestition von rd. 3 Mio. EUR) aus dem Betrieb der *Gunung Dempo* jährliche Einnahmenüberschüsse von 0,7 Mio. EUR.

Die volkswirtschaftliche Effizienz des Vorhabens wurde im Laufe des Vorhabens nicht thematisiert, und bei der Prüfung wurde auf eine entsprechende Berechnung verzichtet. Diese ließe sich *ex post* nur mit Hilfe umfangreicher Datenerhebungen und zahlreicher Annahmen – unter Berücksichtigung der Gesamtflotte von PT PELNI – berechnen. Die indonesische Regierung beziffert Einsparungen bei den o.g. PSO aus dem staatlichen Budget auf rd. 4 Mio. EUR jährlich. Die sich c.p. (ohne Berücksichtigung eines künftig steigenden Wartungsaufwandes) hieraus ergebende Verzinsung von 3% p.a. kann für Vorhaben des öffentlichen Personenverkehrs als akzeptabel gelten.

Die Frage, inwieweit innerhalb der gewählten Auslegungsparameter kostengünstigere Beschaffungsoptionen bestanden hätten (z.B. mittels internationaler anstelle einer auf Deutschland begrenzten Ausschreibung), wurde bei Projektprüfung nicht thematisiert und lässt sich rückblickend nicht eindeutig beantworten. Ein reiner Vergleich der Investitionskosten würde dabei nicht ausreichen, da auch Qualität, Sicherheit sowie langfristige Betriebskosten in eine Betrachtung einbezogen werden müssen. PT PELNI profitiert bei der *Gunung Dempo* von deren Ähnlichkeit hinsichtlich Konstruktion, Bedienung und Bauteile mit anderen, vom selben deutschen Hersteller gebauten Schiffen ihrer Flotte. Dies wirkt sich günstig auf die langfristigen Betriebskosten aus (z.B. Ersatzteile) und mindert u.a. auch den Aufwand für die Einweisung der periodisch wechselnden Schiffsbesatzung.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist nicht plausibel, dass der von der *Gunung Dempo* erbrachte Passagiertransport ohne erhebliche Tarifierhebung und ähnlich zuverlässig von privaten Schiffsbetreibern bereit gestellt werden könnte, was den Zugang der ärmeren Haushalte zu entsprechendem Fährtransport deutlich einschränken dürfte. In Indonesien existieren mehr als 10 lokale Fluglinien, die ihre Dienste zu sehr unterschiedlichen Bedingungen anbieten. Sie stellen auch für die *Gunung Dempo* eine zunehmende Konkurrenz dar. Für die einkommensschwachen Bevölkerungssegmente, deren Nutzungskosten der Reisezeit meistens sehr gering sind, sind die *economy*-Tarife der *Gunung Dempo* nach wie vor konkurrenzlos günstig. Dies gilt umso mehr, wenn die Passagiere Gepäck mit einem Gewicht von über 20 kg transportieren wollen. Dies dürfte nach Einschätzung der Evaluierung bei gut 50% aller Passagiere der Fall sein. Aus diesen wie aus finanziellen Gründen ist der Flugverkehr bislang somit keine wirkliche Alternative. Der Umstand, dass die *economy class* v.a. auf der östlichen Route stark gebucht bzw. überbucht ist, während die *first class* nur wenig nachgefragt wird, lässt auf die Bedeutung der Fähre als Transportmittel gerade für ärmere Bevölkerungsgruppen schließen. Einkommensstärkere Bevölkerungssegmente bevorzugen aus Zeit- und Komfortgründen die Reise per Flugzeug.

Unter gleichzeitiger Berücksichtigung bestehender Hinweise auf die zeit- und streckenweise erhebliche Überladung der *Gunung Dempo* (vgl. Abschnitt „Effektivität“) wird die Effizienz als zufriedenstellend eingestuft. Diese Einschätzung beruht einerseits auf der weiterhin entwicklungspolitischen Bedeutung des Fährverkehrs für die östlichen Inseln, andererseits dem anhaltenden Subventionsbedarf sowie der gesunkenen Auslastung der Fährflotte.

Teilnote: 3

Übergeordnete Entwicklungspolitische Wirkungen

Das Projektschiff erfüllt eine wichtige wirtschaftliche und soziale Funktion in Indonesien, da es für viele einkommensschwache Haushalte die kostengünstige und zuverlässige Mobilität auf der rd. 3.500 Seemeilen langen West-Ost-Achse Indonesiens sicher stellt. Die *Gunung Dempo* verfestigt die sozialen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den benachbarten Inseln, was sich plausiblerweise günstig auf deren soziale und wirtschaftliche Entwicklung auswirkt. Auf lange Sicht hin trägt dies zum Abbau regionaler Ungleichgewichte bei – einem bedeutsamen politischen Ziel der indonesischen Regierung. Obgleich eine genaue Erfassung oder gar Quantifizierung dieser Wirkung nicht möglich ist, wird ihre Bedeutung als hoch eingeschätzt. Dies gilt zumindest, solange der interinsulare Flugverkehr aufgrund der höheren Kosten wie auch der starken Gepäckbeschränkungen gerade für ärmere Bevölkerungssegmente i.d.R. eine deutlich ungünstigere Transportalternative darstellt. Da die *Gunung Dempo* die Hauptinsel Java mit den ärmeren östlichen Inseln verbindet, ist es naheliegend, dass die günstigen Transporttarife sowie die Möglichkeit, großvolumiges Gepäck mitzuführen, für die Passagiere eine besonders große Rolle spielen.

Jenseits rein ökonomischer und sozialer Effekte dient das Vorhaben darüber hinaus auch dem politischen Ziel der indonesischen Regierung, den nationalen Zusammenhalt des Landes zu stärken. Letzterer ist wiederum ein wichtiger Faktor für das Erreichen der ehrgeizigen nationalen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungsziele.

Da es keine Hinweise auf Verstöße gegen Betriebsvorschriften hinsichtlich der Entsorgung von Müll, Altöl und sonstigen umweltgefährdenden Stoffen gibt, ist plausibel, dass der Betrieb des Fährschiffs umweltfreundlicher ist als ein alternativer Flugtransport.

Bei der Wirkungsanalyse lässt sich aber nicht unterstellen, dass die von der *Gunung Dempo* erbrachten Transportleistungen ohne das Vorhaben nicht erbracht werden würden. Die *Gunung Dempo* hat bislang eingesetzte Schiffskapazitäten letztlich ergänzt und teilweise auch ersetzt, die nun für andere Teilstrecken zur Verfügung stehen. Geschmälert wird die entwicklungspolitische Wirkung des Vorhabens aber dadurch, dass die projektbedingt freigesetzten Transportkapazitäten anderer Schiffe insgesamt nur mäßig ausgelastet sind.

Teilnote: 3

Nachhaltigkeit

Hinsichtlich der Managementkapazitäten – einschließlich der Fähigkeit, den technischen Betrieb der *Gunung Dempo* sicher zu stellen – ist PT PELNI als kompetenter Betreiber einzustufen. Indiz hierfür ist auch die Tatsache, dass in mehr als 25 Jahren keine schwerwiegende Havarie aufgetreten ist. PT PELNI ist sichtlich bemüht, die Kosten zu reduzieren und kontrollieren und gleichzeitig die Einnahmen zu steigern. Wichtige Elemente sind die strikte Einhaltung der technischen Wartungspläne, der Abbau von Personalüberhängen, ein intensiviertes Marketing, die Auslagerung geeigneter Aufgaben an Dritte sowie die Einstellung qualifizierten Personals einschließlich der Weiterbildung der Angestellten.

Trotz der gegenwärtig regierungsseitig festgelegten, sehr niedrigen Passagiertarife kann der Betrieb der *Gunung Dempo* einen operativen Überschuss verbuchen, der im Jahr 2011 rd. EUR 0,7 Mio. erreichte. Dieser wurde im Bereich Containertransport erzielt, wo PT PELNI gegenüber den privaten Containerschiffbetreibern den Vorteil hat, dass ihre Schiffe aufgrund des Passagiertransports in den angelaufenen Häfen bevorzugt abgefertigt werden. Damit ist sie in der Lage, im Gegensatz zu den privaten Containerschiffen einen zügigen und zeitgerechten Transport zu garantieren. Es gibt keine Hinweise, dass die indonesische Regierung diesen Konkurrenzvorteil von PT PELNI abschaffen wird, zumal dieses einen Anstieg der operationalen Verluste von PT PELNI zur Folge hätte, die über die von der indonesischen Regierung zu zahlende PSO finanziert werden müssten.

Die technische Auslegung des Schiffs entspricht dem o.g. „*two in one*“ Konzept (d.h. Passagier- und Containertransport). Die o.g. betriebswirtschaftlichen Überlegungen des Betreibers, die Auslegung von Schiffen auf ausgewählten Strecken um den Transport von Fahrzeugen

(„*three in one*“ Konzept) zu erweitern, zeigen, dass PT PELNI bestrebt ist, neue Einnahmepotentiale zu erschließen und die finanzielle Abhängigkeit vom MoT zu reduzieren.

Abgesehen von den wahrscheinlichen saisonalen Überschreitungen der Passagierkapazität auf Teilstrecken wurden keine signifikanten Risiken für den nachhaltigen Betrieb der *Gunung Dempo* identifiziert, so dass die Nachhaltigkeitsrisiken als eher „gering“ eingeschätzt werden. Nicht absehbar ist, ob bzw. inwieweit sich die grundsätzlichen Rahmenbedingungen für den Fährbetrieb durch PT PELNI ändern werden – z.B., ob diese das Mandat für die Festlegung der Frachttarife auch weiterhin behalten wird. Obgleich der Flugverkehr eine zunehmende Konkurrenz darstellt, werden die Flugtarife für einkommensschwächere Bevölkerungssegmente wohl auch weiterhin nicht sehr attraktiv sein.

Die *Gunung Dempo* hat sich aufgrund guten Betriebsmanagements, vergleichsweise geringer Betriebskosten sowie des „*two in one*“-Konzepts zu einem *profit centre* entwickelt. Die derzeitigen Überschüsse ermöglichen es PT PELNI, andere defizitäre Routen zu subventionieren und die Abhängigkeit von Transferzahlungen im Rahmen der *Public Service Obligation* zu reduzieren. Die gegenwärtig erzielten Überschüssen sind aber auch darauf zurückzuführen, dass die *Gunung Dempo* vier Jahre nach Inbetriebnahme noch keine nennenswerten Reparaturen erforderte. Die Betriebskosten werden mit zunehmendem Alter steigen.

Die längerfristige Perspektive von PT PELNI ist nicht klar. Dies zeigt sich u.a. darin, dass die indonesische Regierung PT PELNI nicht über ihre mittelfristigen Planungen informiert, was das genaue Mandat sowie Investitionen in die Schiffsflotte von PT PELNI betrifft. Unabhängig davon ist es aber nicht wahrscheinlich, dass die indonesische Regierung Entscheidungen treffen wird, die den nachhaltigen Betrieb des Projektschiffes gefährden würden. Zu bedeutsam sind die von der *Gunung Dempo* erbrachten Transportdienstleistungen für die wirtschaftliche und politische Entwicklung Indonesiens. Unter Abwägung der genannten Aspekte wird die Nachhaltigkeit des Schiffsbetriebs als noch gut eingeschätzt.

Teilnote: 2

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	zufrieden stellendes Ergebnis; liegt unter den Erwartungen, aber es dominieren die positiven Ergebnisse
Stufe 4	nicht zufrieden stellendes 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 (zufrieden stellende 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 „zufrieden stellend“ (Stufe 3) bewertet werden.