



EVALUIERUNG DER OPERATIONEN

ZUSAMMENFASSENDER BERICHT 2005



**Europäische
Investitionsbank**

Geleitwort des Präsidenten



Der vorliegende Überblick für das Jahr 2005 ist ein neuer Bericht, der von der Abteilung Evaluierung der Operationen, die jetzt Teil der unabhängigen Hauptabteilung Generalinspektion ist, erstellt wurde. Er zeigt die Erkenntnisse, die die Bank durch die rückblickende Analyse von durch die EIB finanzierten Projekten gewonnen hat. Diese Analysen beruhen auf mit anderen multilateralen Finanzinstitutionen vereinbarten international gültigen Kriterien, die mit den drei Säulen des durch die Bank bewirkten Zusatznutzens in Einklang stehen.

Die Bewertungen der Projekte durch die Abteilung Evaluierung der Operationen, die die Vorhaben nach den internationalen Kriterien Relevanz, Wirksamkeit, Effizienz und Nachhaltigkeit beurteilt, bestätigen, dass der Beitrag der Bank zu den Projekten und ihr Management des Projektzyklus im Allgemeinen in die Kategorien „gut“ oder „befriedigend“ fallen. Allerdings besteht noch Spielraum für Verbesserungen, da einige Bewertungen schlechter ausfallen. Einige dieser Verbesserungsmöglichkeiten werden in den Empfehlungen genannt, die in den sechs zusammenfassenden Berichten, die die Abteilung im Jahr 2005 dem Verwaltungsrat vorgelegt hat, ausführlicher dargestellt werden.

Ich möchte daher unterstreichen, wie wichtig die Lehren, die aus diesen Analysen gezogen werden können, und die Umsetzung der ausgesprochenen Empfehlungen sind, und zwar insbesondere vor dem Hintergrund der neuen Strategie der Bank, die von ihrem Rat der Gouverneure im Juni 2005 genehmigt wurde.

Philippe Maystadt
Präsident der EIB

A handwritten signature in black ink, which appears to read "P. Maystadt". The signature is stylized and written in a cursive-like font.



Der vorliegende Bericht fasst die Ansichten der Abteilung Evaluierung der Operationen (EV) darüber zusammen, wie die Bank ihre Finanzierungsoperationen durchführt. Er basiert auf 92 Projekt-/Darlehensevaluierungen, die in sechs themenspezifischen Berichten ausgewertet wurden, die auf der Website der EIB eingesehen werden können (www.eib.org/projects/evaluation). Die Berichte behandeln die folgenden sechs Themen:

- Darlehen für Luftverkehrsinfrastrukturprojekte;
- Darlehen für Schienenverkehrsprojekte;
- Darlehen für Projekte im Rahmen von öffentlich-privaten Partnerschaften (PPP);
- Globaldarlehen für KMU in der EU;
- Darlehen für Einzelprojekte in den Mittelmeer-Partnerländern (MPL);
- Globaldarlehen für KMU in den Mittelmeer-Partnerländern (MPL).

Mit dieser Publikation möchte die Generalinspektion die Kommunikation über die Tätigkeit der EIB stärken und sowohl erfolgreiche Gebiete als auch Gebiete, auf denen noch Verbesserungen möglich sind, darstellen.

Der Bericht umfasst:

- Politiken und Strategien: Wie relevant sind die Vorhaben für die politischen Ziele der EU, die EIB-Strategien und die Bedürfnisse der Begünstigten?
- Welche Ergebnisse haben die finanzierten Vorhaben im Hinblick auf Wirksamkeit, Effizienz und Nachhaltigkeit erbracht?
- Welchen Beitrag hat die EIB zum Erfolg dieser Operationen geleistet?
- Ist die EIB beim Management des Projektzyklus von der Projektermittlung bis zum Projektabschluss effizient und effektiv?

INHALT

Seite	
4	1 ZWECK UND ALLGEMEINES
6	2 POLITIKEN UND STRATEGIEN: RELEVANZ DER OPERATIONEN
6	2.1 Ergebnisse der EV in den Bereichen Luftverkehrsinfrastruktur und Schienenverkehr
8	2.2 Öffentlich-private Partnerschaften (PPP)
8	2.3 Finanzierung von KMU durch Globaldarlehen in der EU
9	2.4 EIB-Finanzierungen in den Mittelmeer-Partnerländern (MPL)
10	2.5 Relevanz: Zusammenfassung und Schlussfolgerungen
12	3 PROJEKTERGEBNISSE: WIRKSAMKEIT, EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT
13	3.1 Einzelvorhaben
18	3.2 Globaldarlehen
20	4 BEITRAG DER EIB
20	4.1 Finanzieller Zusatznutzen
20	4.2 Die EIB als Mittler
21	4.3 Weitere Beiträge
24	5 PROJEKTZYKLUSMANAGEMENT DER EIB
24	5.1 Projektermittlung und -auswahl
24	5.2 Projektprüfung
25	5.3 Überwachung
26	Anlagen: EVALUIERUNGSKRITERIEN
28	GLOSSAR



1 ZWECK UND ALLGEMEINES

Zweck:

Der zusammenfassende Bericht 2005 gibt einen Überblick über die von der Abteilung Evaluierung der Operationen (EV) im Geschäftsjahr 2005 gewonnenen Erkenntnisse.

Diese resultieren aus sechs thematischen Ex-post-Evaluierungen, die 2005 veröffentlicht wurden:

- Luftverkehrsinfrastrukturprojekte (vor allem in der EU)
- Schienenverkehrsprojekte in der EU (EU-15)
- Projekte im Rahmen von öffentlich-privaten Partnerschaften
- Globaldarlehen für KMU in der erweiterten Union (EU-25)
- Globaldarlehen in den Mittelmeer-Partnerländern (MPL)
- Einzeldarlehen für Projekte in den Mittelmeer-Partnerländern

Methoden

Die Finanzierungen der EIB werden unter Verwendung international anerkannter Evaluierungskriterien bewertet, wobei auch die Ergebnisse der EIB einer Bewertung unterzogen werden (siehe auch Anlage).

- Die „Relevanz“ misst das Ausmaß, in dem die Ziele eines Projekts mit den Politiken der EU und den Strategien der EIB sowie den Erfordernissen des jeweiligen Landes bzw. der Begünstigten im Einklang stehen.
- Das Projektergebnis wird mit Hilfe von drei Kriterien bewertet:
 - „Wirksamkeit“: Ausmaß, in dem die Ziele des Projekts erreicht werden;
 - „Effizienz“: Angemessenheit des Verhältnisses von Nutzen/Output des Projekts und Ressourceneinsatz/Input;
 - „Nachhaltigkeit“: Wahrscheinlichkeit anhaltender langfristiger Nutzeneffekte und Unempfindlichkeit gegenüber Risiken während der geplanten Projektnutzungsdauer.

- Der Beitrag der EIB wird an dem von der EIB bewirkten finanziellen Zusatznutzen gemessen; weitere Beiträge der EIB, wie etwa technische Hilfe oder fachliche Beratung, können ebenfalls ermittelt werden.
- Management des Projektzyklus durch die EIB: Hier wird die Durchführung der Operationen durch die Bank von der Projektermittlung bis zur Kontrolle nach Abschluss des Projekts bewertet.

Für jedes Kriterium werden die Projekte auf einer 4-stufigen Skala bewertet: gut – befriedigend – unbefriedigend – mangelhaft.

Thematische Ex-post-Evaluierungen betrachten mehrere finanzierte Projekte mit gleichem inhaltlichem Schwerpunkt. In ihren zusammenfassenden Berichten untersucht EV auch, wie die EU-Politiken in Leitlinien und vorrangige Ziele der Bank und danach in Operationen umgesetzt wurden. Aus den Ergebnissen leitet EV eine Reihe von Empfehlungen ab. Die Dienststellen der Bank kommentieren diese und vereinbaren gegebenenfalls spezifische Maßnahmen, die ergriffen werden müssen.

Rolle von EV:

Die Abteilung Evaluierung führt Ex-post-Evaluierungen in der EIB durch; ihr oberster Leiter, der Generalinspekteur, untersteht direkt dem Präsidenten. Die Evaluierungsberichte werden dem Verwaltungsrat vorgelegt und dann auf der Website der EIB veröffentlicht.

Ziel einer Evaluierung ist die Beurteilung der Operationen der Bank im Hinblick auf die Wirkung der finanzierten Projekte und auf die Möglichkeiten, wie die operativen Ergebnisse, die Berichterstattung und die Transparenz verbessert werden können.

Vorgehensweise bei den präsentierten Evaluierungen

Jede Evaluierung bezieht sich auf ein Thema (Schienenverkehr usw.) oder auf ein Mandat. Bei der Vorbereitung jeder Evaluierung hat EV den Bestand der zwischen 1990 und 2001 unterzeichneten Finanzierungen für große Infrastrukturprojekte und denen für andere Arten von Projekten im Zeitraum 1993 bis 2003 berücksichtigt, damit eine ausreichende Zeitspanne für die Durchführung der Projekte gegeben ist. Die jeweiligen Portfolios waren sehr umfangreich: 7 Mrd EUR für Luftverkehrsinfrastrukturprojekte, 14 Mrd EUR für Schienenverkehrsprojekte, 14,7 Mrd EUR für PPP-Projekte und 12,7 Mrd EUR für Projekte (Einzel- und Globaldarlehen) in den Mittelmeer-Partnerländern.

Danach wurde eine umfassende Analyse dieser Finanzierungsbestände durchgeführt, deren wichtigster Zweck es war:

- die wichtigsten Probleme festzustellen und herauszuarbeiten;
- die Strategien und Politiken (der EU und der EIB) in den betreffenden Sachgebieten zu untersuchen;

- alle für die nachfolgenden Schritte erforderlichen Informationen zu sammeln.

Nach der Überprüfung der abgeschlossenen Projekte anhand der verfügbaren Unterlagen wurden die Schwerpunkte für die detaillierte Evaluierung definiert.

Schließlich wurden repräsentative Projekte für eingehende Analysen einschließlich Besuchen am Standort und einer detaillierten Evaluierung ausgewählt. Sie entsprechen normalerweise zwischen 15% und 25% der ursprünglich identifizierten Projekte.

Für die erwähnten Evaluierungen hat EV 19 Projekte im Bereich der Luftverkehrsinfrastruktur, 16 im Bereich Schienenver-

kehr, 10 im Bereich öffentlich-private Partnerschaften und 32 in den Mittelmeer-Partnerländern (davon 22 Einzel- und 10 Globaldarlehen) betrachtet. Die Evaluierung von Globaldarlehen für KMU bezog sich auf 15 Globaldarlehen an 15 zwischengeschaltete Institute in 14 Ländern.

Der vorliegende Bericht enthält auch einige Fallstudien, um die Ergebnisse der verschiedenen durchgeführten Evaluierungen zu illustrieren.





2 POLITIKEN UND STRATEGIEN: RELEVANZ DER OPERATIONEN

Die Evaluierungen berücksichtigen in angemessener Weise die Strategien und Politiken, die zum Zeitpunkt der Projektprüfung und -genehmigung für die evaluierten Operationen von Belang waren. Nachdem sektor- oder mandatspezifische Merkmale, soweit dies sinnvoll war, identifiziert worden waren, evaluierte EV die Auswirkungen von EU-Vorschriften auf die Projekte und Unternehmen und auch die damit verbundenen Beschränkungen, um eventuelle Probleme für die EIB festzustellen. Auf der Grundlage dieser Analyse wird die Relevanz der Operationen im Verhältnis zu den EU-Politiken, den Strategien der EIB und den Erfordernissen der Begünstigten beurteilt.

2.1 Erkenntnisse von EV in den Bereichen Luftverkehrsinfrastruktur und Schienenverkehr

Im Jahr 2005 wurden zwei Einzelbereiche evaluiert: die Luftverkehrsinfrastruktur (d.h. Flughäfen und Flugsicherung) und der Schienenverkehr in der EU.

Luftverkehrsinfrastruktur:

Dieser Sektor ist durch eine starke Zunahme des Verkehrsaufkommens (+ 40% zwischen 1995 und 2002), die die Erweiterung der Flughafenkapazitäten erforderlich machte, und einen sich schnell wandelnden Luftverkehrsmarkt mit Insolvenzen und dem Vordringen von Billigfluggesellschaften gekennzeichnet. Der Druck auf die Flughafenkapazitäten wird wahrscheinlich anhalten.

Initiativen der EU richteten sich auf die Liberalisierung der Luftverkehrsdienstleistungen, die Abschaffung von Grenzkontrollen für Reisende (Schengen) und Bestimmungen zur Luftverkehrssicherheit. Die wichtigste Beschränkung für diesen Sektor wird in ökologischen Bedenken bezüglich des Ausbaus von Flughäfen (Betrieb und Bau) bestehen.

Die Herausforderung für die EIB liegt darin, solche Investitionen vorrangig zu finanzieren, die die Effizienz von Flughäfen erhöhen, und dabei alle regionalen Entwicklungen, die für dieselbe Region vorhersehbar sind, zu berücksichtigen.

Schienenverkehr:

In den vergangenen 20 bis 30 Jahren war dieser Bereich nicht nur durch stagnierende Kapazitäten, sondern auch durch einen erheblichen Verlust von Marktanteilen gekennzeichnet: Diese gingen im Güterverkehr von 32 auf 14% und im Personenverkehr von 10 auf 6% zurück.

Der positive Aspekt ist, dass der Schienenverkehr umweltfreundlicher ist als andere Verkehrsmittel, eine größere gesellschaftliche Akzeptanz besitzt und einige wirtschaftliche Vorteile bietet. Negativ zu bewerten ist, dass der Mangel an Flexibilität, finanzielle und politische Verzerrungen und institutionelle Probleme im Zusammenhang mit staatlichen Monopolen zu einer Bevorzugung von Straßen- und Luftverkehr geführt haben. Daneben gibt es auch eindeutige Schwachpunkte wie ineffizientes Management und zu geringe internationale Integration.

Die kontinuierliche Unterstützung der EU bestand in vielfältigen Maßnahmen zur Steigerung des Wettbewerbs und fortschreitenden Liberalisierung des Sektors, aber ihre Umsetzung lässt zu wünschen übrig und ist in den EU-Ländern unein-

heitlich. Die EIB hat diesen Sektor voll unterstützt und wird dies voraussichtlich auch weiterhin tun. Es ist daher wichtig, dass die Bank eng mit allen Beteiligten zusammenarbeitet.

Relevanz der Luftverkehrsinfrastruktur- und Schienenverkehrsprojekte:

Die Bank hat bei ihren Finanzierungen die Verkehrspolitik der EU wie auch ihre eigenen Ziele und operativen Prioritäten angemessen berücksichtigt. Alle Projekte standen im Einklang mit den jeweiligen nationalen Prioritäten des Wachstums (Luftverkehrsinfrastruktur) und der Modernisierung/Tragfähigkeit (Schienenverkehr).

Von den finanzierten Projekten in der EU waren 85% Teil der TEN, während die anderen aufgrund ihres Beitrags zur Entwicklung von benachteiligten Regionen gerechtfertigt waren. Außerhalb der EU finanzierte die Bank Projekte, die von gemeinsamem Interesse für die EU und Drittländer waren. Zwei Projekte (von 35) erhielten eine schlechtere Bewertung: Das erste, weil durch die Investitionen verfrüht Kapazitäten geschaffen wurden, und das zweite, weil es mehr durch lokale Erwägungen als ein gemeinsames EU-Interesse gerechtfertigt war.

Aufgrund der hohen Bewertungen für die Relevanz zielen die Empfehlungen von EV vor allem darauf ab, die Beteiligung der Bank in dem frühen Stadium der Ausarbeitung von Politiken und Strategien zu verstärken.

Empfehlungen (auf Sektorebene)¹

- Hinsichtlich der Finanzierung von Luftverkehrsinfrastrukturen sollten die Strategien für Regionen oder Gebiete, in denen Mehrfachinvestitionen vorgesehen sind, überprüft werden, um die Festlegung angemessener Finanzierungsprioritäten zu ermöglichen.

Die Berücksichtigung des weiteren Umfelds von Flughafeninvestitionen ist jetzt integraler Bestandteil der Prüfung von Flughafenprojekten.

- Die Bank sollte ihren Beitrag im Eisenbahnsektor verstärken, indem sie sich verstärkt an den entsprechenden Ausschüssen der Kommission, des Parlaments und der Mitgliedsländer, die sich mit der Politik und mit Projekten im Bereich des Schienenverkehrs befassen, beteiligt.

Der Dialog mit der Kommission ist durch eine gemeinsame Absichtserklärung mit der GD Verkehr und Energie intensiviert worden. Die Bank beteiligt sich nun auch an der Vorbereitung großer grenzüberschreitender Projekte (Lyon-Turin). Der politische Dialog sollte weiter verstärkt werden, jedoch wird dies unweigerlich an Ressourcen Grenzen stoßen.

¹ In dieser Unterlage werden den Empfehlungen von EV die Antworten (in Form von vorgeschlagenen oder Ende 2005 bereits durchgeführten Aktivitäten) der betroffenen Direktionen der Bank gegenübergestellt.



Fallstudie:

Evaluierung der Finanzierung von 18 Flughäfen in der EU – Auszüge aus der Evaluierung der Luftverkehrsinfrastruktur

Diese 18 Projekte verteilen sich auf 8 Länder: Dänemark, Finnland, Frankreich, Deutschland, Italien, Portugal, Spanien und Vereinigtes Königreich. Sie betrafen meist die Modernisierung und Erweiterung bestehender Einrichtungen; neue Flughäfen wurden nur aus umweltpolitischen Gründen finanziert oder wenn die vorhandenen Einrichtungen für moderne Luftfahrtleistungen völlig ungeeignet waren.

Die Strategien der EU wurden bei allen Projekten angemessen berücksichtigt, und diese entsprachen auch den nationalen Zielen. Alle Flughäfen haben TEN-Status. Bei der Evaluierung wurden sektorspezifische Entwicklungen wie der Anstieg des Luftverkehrsaufkommens um fast 40% (1995 bis 2002), der eine Erweiterung der Flughafenkapazitäten notwendig machte, und Veränderungen in der Luftfahrtbranche wie Insolvenzen und das Vordringen von Billigfluglinien, einbezogen. Die Liberalisierung der Luftverkehrsdienstleistungen (aufgrund von EU-Initiativen) wird zu einem deutlich stärkeren Wettbewerb zwischen den Flughäfen führen, und die zukünftige Entwicklung wird auch durch schon bestehende Faktoren, z.B. durch umweltbedingte Einschränkungen, beeinflusst werden.

In diesem Zusammenhang sollte die EIB bei ihren zukünftigen Finanzierungen in diesem Bereich auf Mehrfachinvestitionen in den Regionen achten, um die Aufstellung geeigneter Finanzierungsprioritäten zu ermöglichen.

Die Durchführung ist bei allen Projekten befriedigend, was die Qualität der Projektträger widerspiegelt, während die Effizienz je nach beobachtetem Anstieg des Verkehrsaufkommens variiert. In den meisten Fällen nahm das Verkehrsaufkommen zunächst schneller zu als erwartet, wurde dann aber durch die Ereignisse des 11. September beeinträchtigt. Danach folgte eine allmähliche Erholung, und insgesamt wurde ein befriedigendes Ergebnis erzielt, außer für Flughäfen in entlegenen Regionen, für die der Anstieg des Verkehrsaufkommens überschätzt wurde.



2.2 Öffentlich-private Partnerschaften (PPP)

Definition:

Beteiligung des Privatsektors an Infrastrukturvorhaben, die andernfalls vom öffentlichen Sektor durchgeführt würden.

Die Zunahme von öffentlich-privaten Partnerschaften kann als Teil einer grundlegenden Veränderung in der Rolle des Staates von einem direkten Anbieter von Dienstleistungen zu einem Vermittler und Regulator gesehen werden. Die Rolle der EIB ist im Laufe der Zeit gewachsen, und sie ist daher zu einem der größten Darlehensgeber für öffentlich-private Partnerschaften in der EU geworden: Die zwischen 1990 und 2003 unterzeichneten Darlehensverträge belaufen sich auf insgesamt 14,7 Mrd EUR, von denen 62% auf den Bereich Straßen und Autobahnen entfallen und der Rest sich auf verschiedene andere Bereiche verteilt. Für die Evaluierung wurden zehn Projekte einer eingehenden Prüfung unterzogen und auch PPP-Projekte aus anderen Evaluierungen berücksichtigt. Dabei wurden die Bereiche Straßen (und Autobahnen), Schienenverkehr, Energie (Förderung und Gewinnung) sowie Bildung betrachtet.

Die Evaluierung untersuchte nicht die Bereiche als solche, sondern konzentrierte sich auf die Auswirkungen des PPP-Mechanismus auf die Projekte und auf die EIB (siehe auch Abschnitt 4 und die Fallstudie „Wichtige Evaluierungen des Jahres“). Der Ansatz unterschied sich von den anderen Evaluierungen von EV. Neben den Auswirkungen der Projekte wurden vor allem die Struktur und die Risikoteilungsmechanismen bei den öffentlich-privaten Partnerschaften evaluiert.

Relevanz:

Alle Projekte im Rahmen von öffentlich-privaten Partnerschaften standen im Einklang mit den Strategien der EU und der EIB in den betreffenden Sektoren und waren uneingeschränkt vereinbar mit den Zielen des jeweiligen Landes einschließlich der Privatisierungsstrategie für diese Sektoren.

2.3 Finanzierung von KMU durch Globaldarlehen in der EU

Für die Finanzierung kleiner Investitionsvorhaben (d.h. für Vorhaben innerhalb der EU im Umfang von höchstens 25 Mio EUR) wird ein Globaldarlehen an ein zwischengeschaltetes Institut (ZI) vergeben, das wiederum Finanzierungen für seine kleineren Kunden (die Endbegünstigten) bereitstellt. Das ZI ist verantwortlich für die Identifizierung der Kunden, die Prüfung und Genehmigung ihres Kreditantrags sowie das Ausreichen und die Überwachung der Teildarlehen. Das ZI trägt das Kreditrisiko.

Relevanz:

Die 15 Globaldarlehen, die eingehend evaluiert wurden, sowie die 10 anderen Globaldarlehen, die anhand der Unterlagen der Bank untersucht wurden, standen in Einklang mit den einschlägigen Zielen (Bewertung: gut und befriedigend).

Alle evaluierten Operationen dienten der Finanzierung von Vorhaben von KMU, wobei viele der Investitionen jedoch auch andere EU-Politiken unterstützten, z.B. Regionalentwicklung, rationelle Energienutzung usw.

Allerdings war es schwierig, die Relevanz hinsichtlich der EU-Politik eines verbesserten Zugangs zu Finanzierungsmitteln zu demonstrieren. Das Problem

ist vor allem das Fehlen eines angemessenen Mechanismus für die Beurteilung der Gesamtwirkung von Globaldarlehen. Dennoch fand die Evaluierung viele Beispiele für einen verbesserten Zugang, insbesondere in den neuen Mitgliedstaaten und bei neuen zwischengeschalteten Instituten.

Empfehlungen

Um die Unterstützung der Bank für die politischen Ziele der EU deutlicher werden zu lassen, sollte die Bank:

- klare, erreichbare Ziele für jedes Globaldarlehen formulieren;
- ihre eigenen Ziele für KMU klarstellen.

Der jetzt fertiggestellte neue Prüfungsrahmen für Globaldarlehen verlangt eine bessere Formalisierung von Zielen und eine Ex-post-Beurteilung der Ergebnisse. Außerdem hat die Bank in ihr jüngstes Strategiepapier für die EIB-Gruppe (Towards a new Strategy for the EIB Group/Neue Strategie für die EIB-Gruppe, 20. Juni 2005) die Finanzierung von KMU als eine ihrer zentralen Prioritäten aufgenommen.



Fallstudie:

Globaldarlehen für die Finanzierung von KMU in der EU

Die Bank verfügt über langjährige Beziehungen zu dem betreffenden zwischengeschalteten Institut (ZI), die fast ausschließlich auf mehreren Globaldarlehen beruhen (das erste wurde 1988 vergeben, das evaluierte Globaldarlehen wurde im Jahr 2000 unterzeichnet). Dies ist anders als bei sonstigen ZI, die oft als Garanten oder Intermediäre für größere Finanzierungen fungieren.

Das ZI ist eine lokale Organisation mit einer Vielzahl von örtlichen Zweigstellen. Sein natürlicher Kundenkreis sind KMU, und es arbeitet nur mit wenigen Großunternehmen zusammen.

Das ZI gilt als sehr solide; weitere Verbesserungen, insbesondere die Einführung eines umfangreichen Risikomanagementprogramms, sind vorgesehen. Die notleidenden Kredite sind auf einem für die EU relativ hohen Niveau (4,3%) stabil, verursachen aber keinerlei Probleme.

Das Globaldarlehen der EIB wurde ausgezahlt und die Mittel schnell vergeben, und zwar ausschließlich für KMU-Finanzierungen: Die Teildarlehen belaufen sich im Durchschnitt auf 165 000 EUR.

Aus dem Globaldarlehen wurde ein großer Anteil der mittel- und langfristigen Darlehen des ZI vergeben, und es trug zu einem Anstieg der Finanzierungstätigkeit des ZI bei (+ 8% pro Jahr). Das ZI verwendet ein Verfahren zur Quantifizierung der (mit den EIB-Konditionen verbundenen) Vorteile, die an die Endbegünstigten weitergereicht werden. Der finanzielle Zusatznutzen durch die EIB wird als signifikant angesehen, wenn auch das Management des ZI hinsichtlich der zukünftigen Preisgestaltung Bedenken äußerte.

2.4 EIB-Finanzierungen in den Mittelmeer-Partnerländern (MPL)

Die Aktivitäten der EIB in den südlichen und östlichen Drittstaaten der Mittelmeerregion haben sich im Rahmen der der Bank von der EU übertragenen Mandate entwickelt. Der Umfang der Hilfen und der Zusammenarbeit mit der Region von Seiten der EU wurde im Laufe der Zeit erweitert und vertieft, was auch ein stärkeres Engagement der EIB zur Folge hatte. Die Einrichtung der Investitionsfazilität und Partnerschaft Europa-Mittelmeer (FEMIP) im Jahr 2002 war der jüngste Schritt – er trägt zu einer weiteren Erhöhung der Finanzierungstätigkeit der Bank in der Region bei und richtet sich insbesondere auf die Förderung der Entwicklung des Privatsektors.

Diese Evaluierung deckt die Finanzierungen der EIB aus eigenen Mitteln im Zeitraum 1993 – 2003 ab. Die Bank führte 272 Finanzierungen durch, überwiegend aus eigenen Mitteln. Die Darlehen aus eigenen Mitteln erreichten 12,7 Mrd EUR, wobei die wichtigsten Empfängerländer die Türkei (21%), Ägypten (17%), Marokko (16%), Algerien (14%) und Tunesien (13%) waren. Auf die Sektoren Energie, Verkehr, Wasser und Abwasser entfielen die größten Anteile, während die Finanzierung von KMU über Globaldarlehen etwa 13% des Gesamtbetrags ausmachte.

Die wichtigsten mit den Mandaten verbundenen Ziele, insbesondere im Anschluss an die Erklärung von Barcelona im Jahr 1995, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Modernisierung der wirtschaftlichen Infrastruktur einschließlich derjenigen, die für die Förderung des interregionalen Handels notwendig ist, z.B. Telekommunikation, Verkehr und Energie;



- Entwicklung des Privatsektors einschließlich der Hilfen für KMU sowie für gemeinsame Investitionsvorhaben von Unternehmen aus der EU und den Mittelmeer-Partnerländern.

Relevanz:

Alle evaluierten Einzelprojekte und Globaldarlehen werden als relevant erachtet (befriedigend oder besser).

Im Allgemeinen haben alle finanzierten Projekte zu Wirtschaftswachstum und zur Schaffung von Arbeitsplätzen beigetragen.

Die Infrastrukturprojekte haben dazu beigetragen, die Grundbedürfnisse der Bevölkerung zu decken oder erhebliche Engpässe in der wirtschaftlichen Entwicklung der jeweiligen Mittelmeerländer zu überwinden. Die Industrieprojekte haben die Entwicklung des Privatsektors in der Region unterstützt.

Die Globaldarlehen zielten meist auf KMU ab und trugen ebenfalls zur Entwicklung des Privatsektors bei, wobei auch einige andere Ziele verfolgt wurden, wie etwa die Verbesserung der wirtschaftlichen Infrastruktur, Umweltschutzvorhaben und energiesparende Investitionen durch Unternehmen. Die Evaluierung zeigt, dass die EIB-Definition von KMU in den Mittelmeer-Partnerländern oft große Unternehmen betrifft und sich die Aufmerksamkeit stärker auf kleinere Unternehmen richten sollte.

Empfehlungen

Die Bank sollte bei der Zusammenarbeit und Abstimmung mit den Mittelmeer-Partnerländern und anderen interessierten Gruppen wie der Europäischen Kommission und weiteren Geberorganisationen detaillierte Finanzierungsprioritäten – gegebenenfalls einschließlich Sektor- und Länderstrategien – formulieren.

Sektor- und länderspezifische Maßnahmen werden im Rahmen der FEMIP inzwischen umgesetzt, Unterlagen zu den Ländern und Sektorstrategien (insbesondere für Infrastrukturprojekte) sind in Vorbereitung. Darüber hinaus wurden mit der Europäischen Kommission, der Weltbank und der Afrikanischen Entwicklungsbank gemeinsame Absichtserklärungen unterzeichnet.

Zwischengeschaltete Institute, die die Finanzierung von kleineren Unternehmen ausbauen wollen, sollten unterstützt werden, wenn nötig durch die Einrichtung von Hilfsprogrammen.

Die Finanzierung kleinerer Unternehmen stellte kein spezielles Ziel der MED-Mandate dar. Im Rahmen der neuen FEMIP werden Instrumente bereitgestellt, die zu diesem Ziel beitragen; die Verantwortung (und das Risiko) tragen letztendlich aber die ZI.

2.5 Relevanz: Zusammenfassung

97% der Projekte wurden als sehr relevant (gut oder befriedigend) eingestuft, was den engen Zusammenhang zwischen den von der Bank finanzierten Vorhaben und den in die Strategie der Bank übertragenen politischen Zielen der EU belegt.

Damit wird das Ergebnis sechs umfassender zwischen 2001 und 2004 durchgeführter Evaluierungen bestätigt, in denen sich ebenfalls 95% der evaluierten Operationen als sehr relevant erwiesen.

Fallstudie:

Finanzierung des Privatsektors in den Mittelmeer-Partnerländern

Der Projektträger stellte in einem großen Mittelmeer-Partnerland mit starker inländischer Nachfrage Zwischenprodukte (auf der Basis von lokalen Rohstoffen) her; das Unternehmen war auch sehr exportorientiert.

Das finanzierte Projekt umfasste die Modernisierung eines bestehenden Werks sowie den Bau eines neuen und ermöglichte damit die Diversifizierung in dem betreffenden Sektor.

Zu diesem Zweck ging das Familienunternehmen ein Joint Venture mit einem europäischen Partner ein, das sich sowohl auf das technische Wissen als auch auf die kommerzielle Zusammenarbeit bezog. Nach einigen anfänglichen Schwierigkeiten trug diese Kooperation merklich zur Steigerung der Exporte des Darlehensnehmers bei.

Die Finanzierung durch die EIB unterstützte die Entwicklung des Privatsektors und entsprach vollständig den Zielen der EU, der EIB und des Landes: Schaffung von Arbeitsplätzen, Integration in die EU, höhere Wettbewerbsfähigkeit und Zunahme der ausländischen Investitionen.

Das Projekt wurde in 2 Phasen zu geringeren Kosten als veranschlagt durchgeführt, wobei sich die zweite Phase aufgrund des wirtschaftlichen Abschwungs in dem Land verzögerte. Die Rentabilität – sowohl die finanzielle als auch die volkswirtschaftliche – lag über 40% und war damit höher als bei der Projektprüfung erwartet.

Das Unternehmen ist inzwischen vollkommen tragfähig und hat den indirekt durch die EIB finanzierten Betrag (zum anfänglichen Wert in EUR, obwohl die Landeswährung um 50% abwertete) zurückgezahlt. Der Darlehensnehmer schätzte den finanziellen Zusatznutzen der EIB-Einschaltung, die sowohl eine Eigenkapitalbeteiligung als auch ein langfristiges Darlehen mit einer langen

tilgungsfreien Zeit beinhaltete, als hoch ein. Trotzdem hatte der Projektträger Schwierigkeiten bei der Erneuerung der Garantie und kritisierte die Politik der EIB, kein Projektrisiko zu übernehmen.

Angesichts des hohen Engagements der EIB für das Projekt hätte die Überwachung intensiver sein können.

Das Gesamtergebnis dieses Projekts ist gut, es hat spürbare Auswirkungen auf die Entwicklung des Privatsektors und weist einen hohen finanziellen Zusatznutzen der EIB-Einschaltung auf.





3 PROJEKTERGEBNISSE

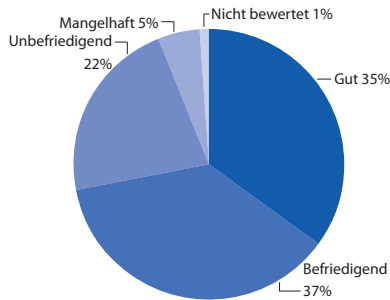
Hinsichtlich der detaillierten Evaluierungen von durch die Bank finanzierten Einzelprojekten legt EV Ergebnisse zu den folgenden drei Kriterien vor:

- **Wirksamkeit:** bezieht sich auf das Ausmaß, in dem die Ziele des Projekts erreicht wurden;
- **Effizienz:** Angemessenheit des Verhältnisses von Nutzen/Output des Projekts und Ressourceneinsatz/Input, wird häufig anhand der volkswirtschaftlichen und finanziellen Rentabilität gemessen.
- **Nachhaltigkeit:** Wahrscheinlichkeit anhaltender langfristiger Vorteile und Unempfindlichkeit gegenüber Risiken während der geplanten Lebensdauer des Projekts.

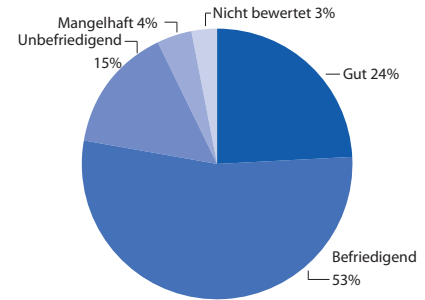
Diese Kriterien gelten auch für Globaldarlehen, wobei jedoch sowohl die Ergebnisse des zwischengeschalteten Instituts als auch die des Globaldarlehens als solches im Mittelpunkt stehen.

Für eine Übersicht über die Ergebnisse der von der EIB finanzierten Projekte wurden 6 weitere Evaluierungen, die zwischen 2001 und 2004 durchgeführt worden waren, berücksichtigt, und zwar für die Bereiche: Energie (erweiterte EU), Abfallprojekte, Verkehrsbereich innerhalb der EU, Stadtentwicklung, Finanzierung von Fluggesellschaften und ALA-Mandat (Länder in Asien und Lateinamerika). Alles in allem sind nach Ansicht von EV nahezu alle Sektoren, für die von der EIB Finanzierungen bereitgestellt wurden, zwischen 2001 und 2005 analysiert worden (außer den AKP-Ländern, die zurzeit evaluiert werden).

2001-2004



2005



Insgesamt waren die Projektergebnisse bei 77% der detaillierten Evaluierungen, die im Jahr 2005 vorgelegt wurden, befriedigend oder gut (und im Durchschnitt bei 72% der in den letzten vier Jahren durchgeführten Evaluierungen).

hender analysiert und hat in der Folge zu entsprechenden Empfehlungen geführt.

Die Ergebnisse der Operationen, die in diesen Bericht für 2005 einbezogen wurden, werden in der folgenden Tabelle dargestellt:

Da sich die Sektoren stark unterscheiden, ist der Vergleich zwischen den 2 Zeiträumen kaum relevant, jedoch stellt der Gesamtüberblick einen guten Bezugspunkt für zukünftige Evaluierungen dar. Dieses Ergebnis wird weiter unten einge-

Erfolgskriterien

(Zahl der Vorhaben)	Wirksamkeit		Effizienz		Nachhaltigkeit		Insgesamt	
	G/B	UB/M/NB	G/B	UB/M/NB	G/B	UB/M/NB	G/B	UB/M/NB
Einzelvorhaben								
Luftverkehrsinfrastruktur	16	3	11	8	17	2	13	6
Schieneverkehr	12	4	8	8	15	1	11	5
PPP-Projekte	10		6	4	7	3	8	2
Einzelprojekte in Mittelmeer-Partnerländern	18	4	21	1	16	6	19	3
Zwischensumme	56	11	46	21	55	12	51	16
Globaldarlehen	Ergebnisse der ZI		Ergebnisse des Globaldarlehens				Insgesamt	
für KMU in der EU	15		14	1			14	1
für KMU in Mittelmeer-Partnerländern	6	4	5	5			6	4
Zwischensumme	21	4	19	6			20	5
Insgesamt							71	21

G/B: Gut / Befriedigend
UB/M/NB: Unbefriedigend / Mangelhaft / Nicht bewertet

3.1 Einzelvorhaben

Wirksamkeit:

86% der evaluierten Operationen sind befriedigend oder besser. Im Großen und Ganzen wurden die Mitarbeiter der Projektträger bzw. das Projektmanagement durch die Projektträger als kompetent und effizient eingeschätzt mit Ausnahme der Fälle, wo sich die Kompetenz in schwerfälligen Verwaltungen verlor.

Zwei Faktoren, die die Wirksamkeit beeinflussen, wurden genauer analysiert.

- **Kosten:** Bei 80% der Projekte wurden die Kostenvoranschläge eingehalten oder um nicht mehr als 20% überschritten, was ein befriedigendes Ergebnis ist. 10% der Projekte wiesen Kostensteigerungen zwischen 20 und 50% auf, ohne dass dies mit dem jeweiligen Sektor zusammenhing. Oft war die Steigerung auf eine Änderung der Projektdefinition zurückzuführen, die von den Projektträgern beschlossen worden war, um den Umfang des Projekts in Abstimmung mit der Bank zu optimieren.

Kostenüberschreitungen um mehr als 50% konzentrieren sich auf den Eisenbahnsektor, wo die Bank die Entscheidung für die Finanzierung eines großen Projekts oft in einem sehr frühen Stadium trifft. Bei solchen Projekten kommt es häufig zu späteren Änderungen des Umfangs der Arbeiten, was eine verstärkte Überwachungstätigkeit der Bank erfordert, die nicht immer gegeben war.

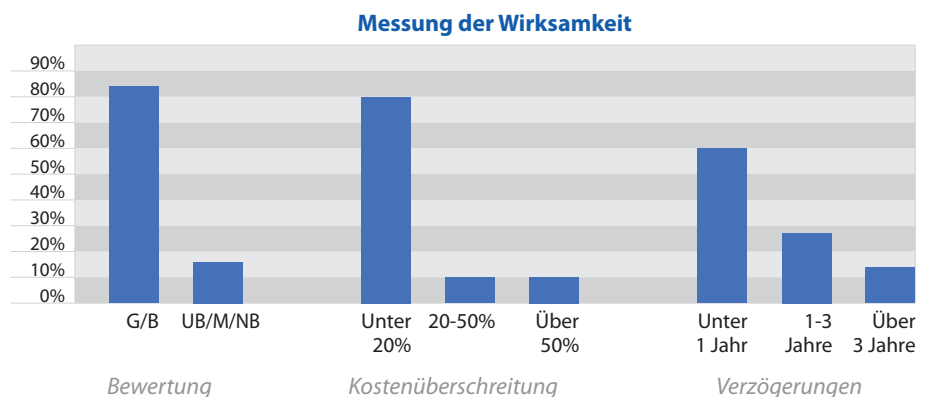
Zu Kostenverringerungen kam es bei 30% der evaluierten Projekte. Das Management dieser Projekte lag häufig beim privaten Sektor, der den Umfang der Arbeiten und die Lieferanten

sorgfältig prüfte. Dies war insbesondere im Mittelmeerraum der Fall, wo die Hälfte der Projekte unter den ursprünglichen Kostenvoranschlägen lag, was hauptsächlich auf einer Optimierung des Projektumfangs (privater Sektor) und stärkerem Wettbewerb (Verkehrssektor) beruhte.

- **Verzögerungen** bis zu einem Jahr hatten nur geringe Auswirkungen auf den Projekterfolg (60% der Evaluierungen). Bei Verzögerungen zwischen 1 und 3 Jahren waren die Projektergebnisse immer noch recht gut, wenn dies auf Änderungen der Projektdefinition, die den Verzug rechtfertigten, zurückzuführen war. Diese Fälle hatten die Projektmanager im Allgemeinen gut unter Kontrolle. Verzögerungen

über 3 Jahre sind problematischer, und es ist darauf hinzuweisen, dass diese Fälle hauptsächlich in zwei Sektoren vorkamen: wiederum im Bereich des Schienenverkehrs (die Hälfte aller Projekte wies Verzögerungen von über 1 Jahr auf) und bei Projekten des Luftverkehrmanagements außerhalb der EU (unzureichende Vorbereitung). Ein Projekt verzögerte sich aufgrund des Ausbruchs eines Bürgerkriegs.

Auch bei der Durchführungszeit übte der private Sektor eine strenge Kontrolle aus. Im öffentlichen Sektor waren einige Verzögerungen auf Schwierigkeiten bei der Komplettierung der Finanzierungsstruktur zurückzuführen, während das technische Management befriedigend war.





Fallstudie:

Finanzierung des Baus einer Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecke

Das Darlehen wurde für die Finanzierung eines Abschnitts (etwa 28%) einer langen neuen Bahnstrecke vergeben. Das Projekt ist sehr umfangreich und stimmt vollständig mit den EU-Zielen überein, da es sich um einen Bestandteil der vorrangigen Trans-europäischen Netze handelt. Das Projekt hat sich extrem verzögert (um 9 Jahre) und

ist immer noch nicht in Betrieb. Lokale und regionale Behörden veränderten den Projektumfang aus Gründen der Neutrassierung und der Abmilderung von Umweltschäden. Das Risiko dieser Verzögerungen, das implizit in den nationalen Verfahren für die Durchführung solcher Projekte enthalten ist, wurde von der Bank unterschätzt. Die Änderungen bei der Projektermittlung führten schließlich zu hohen Kostenüberschreitungen (schätzungsweise um über 60%).

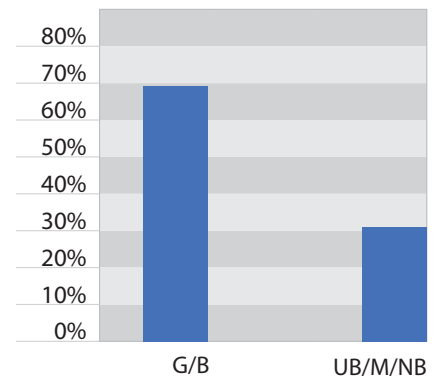
Trotz der unbefriedigenden Kostenentwicklung und Verzögerungen dürfte die Wirksamkeit im Hinblick auf alle Faktoren, die sich auf die Einführung von Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsdiensten (Kapazität, Geschwindigkeit, Sicherheit, Komfort) beziehen, befriedigend sein. Die Effizienz wurde als mangelhaft bewertet, nicht nur weil die Kosten zu hoch ausfielen, sondern auch weil neue Nachfrageprognosen deutlich unter den ursprünglichen Schätzungen liegen.

Die Nachhaltigkeit des Projekts ist aufgrund der Beteiligung des Staates gewährleistet.

Angesichts all dieser Schwierigkeiten entschloss sich die Bank, für die Projektüberwachung die Dienste eines Beratungsunternehmens in Anspruch zu nehmen. Dadurch wurde die Bank auf dem Laufenden gehalten und konnte die Änderungen der institutionellen Organisation des Gesamtprojekts, die vor allem durch die Kosten und Verzögerungen verursacht wurden und die innerhalb der ursprünglichen Struktur nicht mehr vertretbar waren, genau verfolgen.

Trotz der Schwierigkeiten bei der Durchführung dürfte dies letztendlich (d.h. nach Inbetriebnahme) für den Kunden eine zufrieden stellende Investition sein.

Effizienz:



Die finanziellen und volkswirtschaftlichen Ergebnisse der Projekte waren ungleichmäßig: Mehr als zwei Drittel der Finanzoperationen erzielten befriedigende oder gute Effizienzbeurteilungen.

Im Verkehrssektor wurde die Effizienz durch die Verkehrsentwicklung beeinträchtigt: Bei vier Flughafenprojekten und bei einem PPP-Projekt war das Verkehrsaufkommen niedriger als erwartet, was zu einer unbefriedigenden Bewertung führte. Bei 12 Projekten (hauptsächlich im Eisenbahnsektor und bei der Flugsicherung) hatten hohe Kostenüberschreitungen und lange Verzögerungen unmittelbare negative Auswirkungen auf die Effizienz.

Bei abgeschlossenen PPP-Projekten war die Effizienz aufgrund einer sorgfältigen Vorbereitung vor der offiziellen Einschaltung der Bank positiv.

Im Mittelmeerraum wurden alle Projekte mit einer Ausnahme (Wasserssektor, die Tarife wurden nicht wie erwartet erhöht) hinsichtlich der Effizienz mit „gut“ oder „befriedigend“ beurteilt. Die volkswirtschaftliche Rentabilität war im Allgemeinen ex post höher als prognostiziert, was oft mit höheren Einnahmen (Preisentwicklung im Energiesektor und Verkehrsaufkommen bei Verkehrsprojekten) zusammenhing.

Empfehlungen

Schienerverkehr

Da die Bank in einem frühen Stadium eingeschaltet wird, werden bei den meisten Eisenbahnprojekten einige Problembereiche bei der Prüfung erkannt:

Unzureichende Projektvorbereitung; ungenaue Definition des Projekterfolgs; unsystematische Risikoanalyse; Fehlen einer Quantifizierung der positiven externen Effekte (vor allem Umweltschutz), die zur Rechtfertigung der Projekte dienen.

Die Bank sollte die oben genannten Bereiche im Stadium der Projektidentifizierung prüfen, um sicherzustellen, dass Projekte, die sehr wahrscheinlich wirtschaftlich kaum zu rechtfertigen sind, identifiziert und Schwächen behoben werden. Positive externe Effekte, die für die Begründung eines Projekts verwendet werden, sollten soweit wie möglich quantifiziert werden.

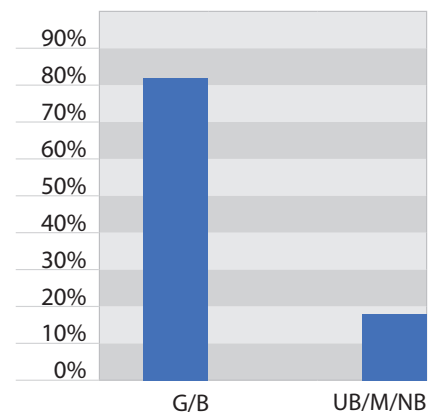
Es ist eine Tatsache, dass es bei hochkomplexen Großprojekten während der Durchführung zu erheblichen Ergebnisrisiken kommen kann oder dass die zuständigen Behörden aus unterschiedlichen Gründen den Zeitplan oder den Umfang des Projekts ändern. Diese Probleme müssen bei der Projektprüfung ausführlich analysiert werden, und in dieser Hinsicht werden große Anstrengungen unternommen.

Luftverkehrsinfrastruktur

Detailliert evaluierte Projekte des Luftverkehrsmanagements, hauptsächlich außerhalb der EU, weisen durchgehend Schwächen bei der Durchführung und nur geringe Anreize für wirtschaftliche Effizienz auf. Bei der Projektprüfung sollten systematisch auch die Projektmanagementfähigkeiten, die betriebliche Effizienz und die Kosteneffektivität des Projektträgers analysiert werden. In Betracht gezogen werden sollte zudem die Anwendung von Vertragsbedingungen, die von schwachen Projektträgern die Einrichtung von Projektmanagementteams verlangen.

Die Ergebnisse wurden von den operativen Direktionen der Bank mit den folgenden Kommentaren akzeptiert: „Das institutionelle und das regulatorische Umfeld können für den Projekterfolg mindestens so bedeutend sein wie die Durchführungskapazität und sollten während der Projektprüfung umfassend analysiert werden“, „[Projekte des Luftverkehrsmanagements] sind nicht repräsentativ für andere Operationen im Bereich der Luftverkehrsinfrastruktur.“

Nachhaltigkeit:



Die Nachhaltigkeit der Projekte schließlich, die besser ausfällt, wird vor allem von zwei Faktoren beeinflusst:

- Kompetente Projektträger, die bei der Projektqualität eine Wende herbeiführen können;
- Staatliche Unterstützung, die ein zahlungsunfähiges Projekt in ein tragfähiges umwandeln kann.

Drei Projekte wurden nicht nach diesem Kriterium bewertet (Projekte, die noch weit von der Durchführung entfernt sind). 6 Vorhaben des öffentlichen Sektors in den Mittelmeer-Partnerländern wurden als nicht nachhaltig eingestuft. In dieser Region ist der Staat nicht immer stark genug, um Defizite auszugleichen. Dies ist insbesondere bei 4 Wasserprojekten der Fall, bei denen die Tarife zu niedrig sind und die Wasserversorgungsunternehmen ständig mit einer prekären Finanzlage konfrontiert sind, die die Zukunftsaussichten verschlechtert.

Andererseits sind sogar Infrastrukturprojekte (z.B. Eisenbahnen in der EU), die hinsichtlich ihrer Effizienz eine niedrige Bewertung haben, nachhaltig. Aufgrund des hohen staatlichen Engagements werden finanzielle Lücken ausgeglichen, und selbst nach sehr großen Verzögerungen



sind der Projektabschluss und die Inbetriebnahme sichergestellt.

Flughafenprojekte weisen dank eines bedeutenden Verkehrsaufkommens in ihrer großen Mehrheit gute Ergebnisse hinsichtlich der Nachhaltigkeit auf; die negativen Auswirkungen des 11. September sind überwunden. PPP-Projekte dürften sämtlich nachhaltig sein, da die (privaten) Leistungserbringer solide Anreize haben, die Einrichtungen ordnungsgemäß instandzuhalten, und da sie im Allgemeinen ein zufrieden stellendes Niveau an langfristigen Einnahmen erzielen.

Bei fast allen Energie- und Verkehrsprojekten in den Mittelmeer-Partnerländern wird die Nachhaltigkeit mit befriedigend oder gut beurteilt. Darin spiegelt sich die Tatsache wider, dass die Projektträger kompetent waren und von ihren jeweiligen Regierungen nachdrücklich unterstützt wurden (z.B. indem die Tarife auf einem angemessenen Niveau gehalten wurden).

Projekte des privaten Sektors sind auch deshalb befriedigend, weil das Management in der Lage ist, sich Marktänderungen anzupassen.

Empfehlungen

Einzeldarlehen in den Mittelmeer-Partnerländern

Die Bank sollte institutionelle Reformen unterstützen, insbesondere um zu einem Anstieg der Effizienz im öffentlichen Sektor (oft den privaten Sektor einbeziehend) beizutragen. Dies impliziert, dass die EIB sich an institutionellen Aspekten beteiligt und schon in früheren Phasen des Projektzyklus als bisher aktiv wird.

Die FEMIP verfügt mit der TH-Komponente (dem im Jahr 2003 eingerichteten Fonds für technische Hilfe und dem 2004 ins Leben gerufenen FEMIP-Treuhandfonds) über ein leistungsstarkes Instrument zur Verbesserung der Qualität und der entwicklungspolitischen Wirkung ihrer Finanzierungen in den Mittelmeer-Partnerländern. Die FEMIP kann daher jetzt proaktiver und selektiver agieren und mehr Gewicht auf Nachhaltigkeit und Entwicklung legen.

Diese Anmerkungen zur Nachhaltigkeit haben keine finanziellen Auswirkungen für die EIB. Die Evaluierung hat keinen einzigen Fall identifiziert, in dem für die Bank hinsichtlich der Rückzahlung ihrer Darlehen aus eigenen Mitteln ein Risiko besteht.



Fallstudie:

Erweiterung eines Abwassersammlungs- und -behandlungssystems in einer Großstadt eines Mittelmeer-Partnerlands

Relevanz ist gut:

Das finanzierte Projekt ist eine wichtige Komponente des Abwassersystems der Stadt; es ist von zentraler Bedeutung für den Schutz der öffentlichen Gesundheit. Die endgültige Abwasserentsorgung auf Landesebene ist jedoch noch immer unbefriedigend, da keine Kontrolle der bakteriologischen Verunreinigung durchgeführt wird.

Gesamtprojektergebnis ist befriedigend:

- Das Projekt wurde mit nur kurzer Verzögerung (weniger als 6 Monate) durchgeführt; die veranschlagten Kosten wurden fast eingehalten, wobei eine erweiterte Definition im Einklang mit der ursprünglichen technischen Beschreibung stand.
- Die volkswirtschaftliche Rentabilität dürfte angesichts des erweiterten Projektumfangs, der beträchtliche nicht quantifizierte volkswirtschaftliche Vorteile zur Folge hat, besser sein als erwartet.
- Die Nachhaltigkeit ist jedoch nicht befriedigend: Das Abwasserunternehmen ist bei Tarifierhöhungen von Entscheidungen des öffentlichen Sektors abhängig. Entgegen vertraglichen Abmachungen wurden die Tarife nicht erhöht und die finanzielle Lebensfähigkeit des Unternehmens ist in Gefahr.

Der durch die **EIB bewirkte finanzielle Zusatznutzen ist hoch**, da das Darlehen als Umweltdarlehen im Rahmen des MED-Mandats von einer Zinssubvention von 3 Prozentpunkten profitierte (finanziert durch MEDA-Mittel der Europäischen Kommission). Die Bank leistete implizit auch politische Unterstützung, indem sie half, eine staatliche Finanzierung des Projekts zu erreichen.

Die Bank spielte im Stadium der Projektdefinition eine bedeutende Rolle: Eine **METAP-Studie** (EIB-Zuschuss im Rahmen des Programms zur technischen Unterstützung des Umweltschutzes im Mittelmeer) half dabei, den Umfang und den Zeitplan des Projekts klar festzulegen. Sie zeigt die Bedeutung der technischen Hilfe bei komplexen Infrastrukturprojekten. **Jedoch war die anschließende Überwachung nicht befriedigend**, es kamen weniger Kontakte zustande und die Reaktionen auf das Ausbleiben von Tarifierhöhungen waren unzureichend.

Insgesamt wird das Projekt als befriedigend eingeschätzt, da es zur Verbesserung des Lebensstandards in einem großen Land beigetragen hat, und es illustriert die Schwierigkeiten, denen sich eine „nicht produktive öffentliche Investition“ gegenüber sieht. Während des Projektzyklus wäre eine stärkere Beteiligung der Bank erforderlich.



3.2 Globaldarlehen

- a. In der Europäischen Union wurden die Ergebnisse der Globaldarlehensoperationen aus der Perspektive des zwischengeschalteten Instituts evaluiert und als befriedigend oder besser beurteilt.

Dies wurde durch eine langjährige Zusammenarbeit mit den meisten der zwischengeschalteten Institute (ZI) sowie ein gut eingeführtes Finanzprodukt, das sich im Laufe der Zeit entwickelt und an ein verändertes Umfeld angepasst hat, erreicht.

Die zwischengeschalteten Institute stehen alle in hohem Ansehen bei der Bank, den verschiedenen Rating-Agenturen und den jeweiligen nationalen Aufsichtsbehörden. Alle erfüllten die üblichen (aufsichtsrechtlichen) Finanzkennzahlen und bei allen außer einem war das Niveau der Kreditausfälle im Großen und Ganzen befriedigend. Die Ausnahme war ein ZI, das in Übereinstimmung mit der Regierungspolitik bewusst Vorhaben mit höheren Risiken akzeptiert. Alle evaluierten ZI wurden als lebensfähig eingeschätzt.

Die Mittelbindung und die Auszahlungen der Globaldarlehen waren befriedigend, außer bei zwei Operationen, bei denen sich aufgrund der Lernkurve einige Verzögerungen einstellten. Die Kunden wurden über die Mittelherkunft der EIB informiert. Die Konditionen für die Weiterleitung waren befriedigend, während die Qualität der finanzierten Investitionen implizit als befriedigend angesehen werden konnte: Als Indikator diente die Qualität der relevanten Bestände bei den ZI.

- b. In den Mittelmeer-Partnerländern fallen die Ergebnisse der Globaldarlehensoperationen angesichts der Verschiedenartigkeit der zwischengeschalteten Institute und der weniger weit entwickelten Finanzsektoren uneinheitlicher aus.

Die Ergebnisse der ZI waren in sechs von acht Fällen befriedigend (für 2 Apex-Operationen mit mehreren ZI wurde keine Bewertung vorgenommen). Die Hauptprobleme des Bankensektors in der Region liegen in dem hohen Anteil der notleidenden Kredite; mit einer Ausnahme machten diese zwischen 22 und 45% des Darlehensbestands aus. Trotz der Schwierigkeiten, denen sie sich ausgesetzt sehen, reagieren alle ZI schnell und positiv auf wirtschaftliche Veränderungen. Alle außer einem ZI wurden als solide eingeschätzt, wobei die Ausnahme eine staatliche Bank ist, die sich auf einen Sektor konzentriert und nicht tragfähige, von der staatlichen Politik beeinflusste Großprojekte finanziert. (Diese Bank wurde inzwischen völlig umstrukturiert.)

Die Ergebnisse der Globaldarlehen sind relativ ungleichmäßig: Nur die Hälfte der Operationen war gut oder befriedigend. In zwei Fällen mussten die Inanspruchnahmefrist und die in Frage kommenden Sektoren erheblich ausgeweitet werden. Ein zweckgebundenes Globaldarlehen (zur Finanzierung von Umweltprojekten) wurde nicht verwendet, da das Darlehen durch Zuschüsse ersetzt wurde. Schließlich stellte die Bank in einem Fall ihre Auszahlungen ein, als die Probleme des ZI zu gravierend wurden (vgl. oben erwähnte Ausnahme).

Empfehlungen

für Globaldarlehen in den Mittelmeer-Partnerländern

Die Bank sollte den ZI erforderlichenfalls technische Hilfe leisten und dadurch deren Entwicklung sowie Reformen des Finanzsektors unterstützen. Solche Programme sind auch sorgfältig mit anderen Gebern abzustimmen, um sich überschneidende oder doppelte Aktivitäten zu vermeiden.

Gegebenenfalls leistet die Bank den ZI in der Region bereits jetzt Unterstützung, indem sie auf die Fazilität für technische Hilfe im Rahmen der FEMIP zurückgreift. Das wichtigste Ziel der laufenden Operationen mit technischer Hilfe ist die Erhöhung der Kompetenzen auf der Ebene der ZI, wo andere Geldgeber kaum zu finden sind. Der Einsatz der technischen Hilfe der FEMIP für Sektorreformen im Rahmen des Treuhandfonds wird derzeit in Abstimmung mit anderen Geberorganisationen geprüft.

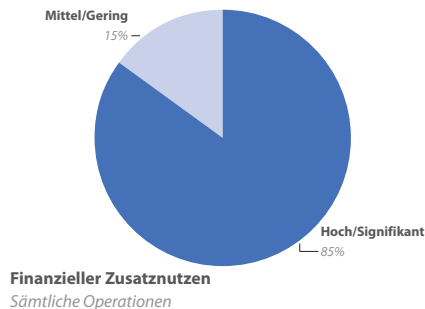




4 BEITRAG DER EIB

4.1 Finanzieller Zusatznutzen

Einer der wichtigsten Beiträge, die die Bank für ein Projekt oder einen Projektträger leistet, ist ihr „finanzieller Zusatznutzen“ (die dritte Säule des zusätzlichen Nutzens der EIB). Darüber hinaus kann das Fachwissen der Bank in einigen Sektoren oder für bestimmte Aktionen eingesetzt werden, wenn dies erforderlich ist bzw. gerechtfertigt ist.



Der durch die Operationen der Bank erzielte finanzielle Zusatznutzen ist generell erheblich. Die Konditionen

der EIB-Darlehen sind angemessen und besonders aufgrund der tilgungsfreien Zeiten und der angebotenen Laufzeiten interessant.

In einigen Fällen – und bei den Operationen mit dem Finanzsektor insbesondere – brachten die Projektträger gewisse Bedenken hinsichtlich der Zukunft vor. Damit verstärkt sich die Notwendigkeit für eine Änderung der Politik in Bezug auf KMU-Finanzierungen, wie vorstehend für die EU (siehe Abschnitt 2.3) und weiter unten für die Regionen außerhalb der EU empfohlen.

Empfehlungen

PPP – Öffentlich-private Partnerschaften

Viele Projektträger hätten bei der Umwandlung von Finanzierungen mit variablem Zinssatz in Darlehen mit festem Zinssatz Anleitung und Unterstützung gebrauchen können. Die Bank könnte weniger erfahrene Projektträger diesbezüglich unterstützen.

Normalerweise beschäftigen Projektträger von PPP-Vorhaben Finanzberater, die ihnen die diesbezüglich erforderliche Anleitung und Unterstützung am besten gewähren können. Verfügen die Projektträger über weniger Erfahrung und steht ihnen eine solche Beratung nicht zur Verfügung, so kann auf Ad-hoc-Basis Unterstützung in Betracht gezogen werden.

Bei PPP ergeben sich für die Bank weitreichende Möglichkeiten, einen Zusatznutzen zu erbringen. Die Bank sollte daher das bestehende Centre of Expertise (CoE) verstärken und die Einrichtung einer horizontalen Abteilung in Erwägung ziehen, die sich auf strukturierte Finanzierungen einschließlich PPP spezialisiert.

Die Bank kann im Falle von PPP-Strukturen einen erheblichen Zusatznutzen erbringen, und durch das CoE ist der Erfahrungsaustausch gewährleistet. Extern wird dies auch in den Arbeiten zur Einrichtung des European PPP Expertise Centre (EPEC – Europäisches Expertenzentrum für PPP) deutlich. Intern wird ergänzend hierzu ab Januar 2006 eine horizontale Hauptabteilung (AGI – Action for Growth Instruments: Instrumente zur Förderung der Aktion für Wachstum) geschaffen, die sich am EPEC orientiert, die geografisch gegliederten Finanzierungsabteilungen im Zusammenhang mit PPP unterstützt und auch das bestehende Expertenzentrum koordiniert.

EV hat eine speziellere Rolle der Bank identifiziert, die sie bei innovativen Operationen spielen könnte, bei denen Technologiefinanzierung und neue Organisationsformen oder Managementstrukturen wie öffentlich-private Partnerschaften kombiniert werden (siehe Wichtige Evaluierungen des Jahres 2005, S. 22).

In den Mittelmeer-Partnerländern waren die von der Bank angebotenen Finanzierungsprodukte sowohl für die Entwicklung von Operationen des privaten Sektors, für den die Garantieerfordernisse der Bank zu kostenintensiv sind, als auch für Globaldarlehen, bei denen der Bedarf an einheimischer Währung ein kritischer Punkt ist, unzureichend.

4.2 Die EIB als Mittler

Die Bank wird oft als „Mittler“ bei der Konsolidierung von finanziellen Ressourcen angesehen.

Die implizite Unterstützung war besonders bei den finanzierten Vorhaben mit öffentlich-privaten Partnerschaften relevant, für die Vorschläge zu einer stärkeren Beteiligung der Bank gemacht werden. Dies war aber auch im Bereich Schienenverkehr der Fall, wo sich die Bank

als innovativ erwiesen hat, sowie in den MPL, wo die Finanzierung durch die Bank für die Realisierung der Projekte zuweilen entscheidend war.

4.3 Weitere Beiträge

Mit dem bei der EIB vorhandenen Fachwissen könnte der Beitrag der Bank auf anderen Gebieten wie Projektvorbereitung, institutionelle Entwicklung und Projektdurchführung verbessert werden. Der Einsatz von Mitteln der Fonds für technische Hilfe könnte, sofern verfügbar, entscheidend sein.

Die nachfolgenden Anmerkungen wurden zwar bereits angeführt, sollten jedoch zur Verbesserung des nichtfinanziellen Beitrags der EIB unterstrichen werden.

Im Infrastrukturbereich könnte eine stärkere Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission die Tragfähigkeit von Projekten erhöhen; die Erfahrungen der EIB mit PPP sollten weitergegeben werden. Außerhalb der EU leistete die Bank einen maßgeblichen Beitrag bei der Vorbereitung von Projekten in der Wasserwirtschaft und im Verkehrssektor, allerdings sind durch die Verwendung von Mitteln aus den Fonds für technische Hilfe inzwischen Verbesserungen möglich.

EV hat festgestellt, dass in den MPL Verbesserungen im Finanzsektor erforderlich gewesen wären, die nicht realisiert werden konnten, was bei einigen Operationen zu Unzulänglichkeiten im Management geführt hat.

Die Mittel der Fonds für technische Hilfe werden nunmehr zur Erhöhung der Kompetenz eingesetzt, und in voller Abstimmung mit den anderen Geldgebern wird für die Sektorreform im Rahmen des Treuhandfonds technische Hilfe in Betracht gezogen.

Empfehlungen

Einzelarlehnen in Mittelmeer-Partnerländern (MPL)

Um ihren finanziellen Zusatznutzen bei der Finanzierung privater Projekte zu erhöhen, muss die Bank ihre Produktpalette erweitern und insbesondere mehr Risiken übernehmen.

Im Rahmen der verstärkten FEMIP zielt die „Spezielle FEMIP-Reserve“ (SFR) darauf ab, einige der Beschränkungen anzugehen, die sich aus den relativ schlechten Kredit-Ratings der MPL und den üblichen Anforderungen der Bank an private Darlehensnehmer ergeben.

Globaldarlehnen in Mittelmeer-Partnerländern (MPL)

Die Garantieanforderungen für Globaldarlehnen sind anzupassen, damit die Bank mehr private Banken ohne staatliche Garantie finanzieren und neue Produkte, wie z.B. Finanzierungen in Landeswährung, anbieten kann.

Die operativen Direktionen der Bank haben diese Empfehlung aufgrund der lokalen Bedingungen für die Begebung von Anleihen und die Darlehensvergabe in Landeswährung mit Einschränkungen akzeptiert.

Mit der „verstärkten FEMIP“ kann die Bank im Rahmen der „Speziellen FEMIP-Reserve“ Finanzierungen für förderungswürdige lokale Banken ohne staatliche oder internationale Garantien bereitstellen. Finanzierungen in Landeswährung werden in Erwägung gezogen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Darlehen der Bank zu erhöhen.



WICHTIGE EVALUIERUNGEN DES JAHRES 2005

Öffentlich-private Partnerschaften: Voraussetzungen für optimalen Erfolg

Die zunehmende Bedeutung von Partnerschaften zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor (PPP) kann in den Rahmen des umfassenden Wandels in der Rolle des Staates vom direkten Dienstleistungserbringer zu einem Vermittler und Regulator gesehen werden. Die EU unterstützt den Einsatz privater Finanzierungsmittel für öffentliche Infrastrukturvorhaben und auch die wesentliche Rolle, die die EIB in diesem Prozess spielt.

PPP-Vorhaben sind zwar von Land zu Land und von Branche zu Branche unterschiedlich, sie umfassen jedoch normalerweise Bau, Betrieb und Instandhaltung von klar definierten öffentlichen Infrastrukturanlagen für einen festgelegten Zeitraum durch ein Unternehmen des Privatsektors, wobei die Risiken von den öffentlichen und privaten Partnern gemeinsam getragen werden.

Auswirkungen von PPP-Strukturen auf die Projektdurchführung

Die EIB ist einer der größten Darlehensgeber für PPP-Vorhaben in der EU. Sie hat Projekte in der Mehrzahl der EU-Staaten und in einigen Partnerländern mitfinanziert. Eine besondere Herausforderung im Zusammenhang mit PPP-Vorhaben besteht für die EIB darin, dass sie eine Doppelrolle zu übernehmen hat: die des Darlehensgebers für den Dienstleistungserbringer des Privatsektors und die des Beraters für den Projektträger des öffentlichen Sektors, der mitunter über sehr viel weniger Erfahrung mit PPP-Vorhaben verfügt als die EIB. In einer derartigen Situation können daher Ziele und Loyalitäten leicht durcheinander geraten, doch hat die Bank – genauer gesagt die betroffenen Dienststellen der EIB – die diesbezüglichen Schwierigkeiten gut gemeistert.

In jedem der untersuchten Fälle lag der Hauptgrund für die Wahl einer PPP-Konstruktion darin, dass die in Angriff zu nehmenden Investitionsprogramme mit den verfügbaren öffentlichen Mitteln nicht in einem angemessenen Zeitrahmen hätten verwirklicht werden können.

Der Evaluierungsbericht kam zu dem Schluss, dass zwischen dem öffentlichen und privaten Sektor eine echte Risikoteilung erfolgte. Die von der EIB durchgeführten Analysen für diese Projekte bestätigten ihren wirtschaftlichen Nutzen und wiesen in der Regel noch zusätzliche ökologische oder soziale Nutzelemente aus.

Es wird behauptet, dass PPP-Projekte innovative Ansätze für Gestaltung und Betrieb eines Vorhabens fördern, da der öffentliche Sektor zwar das zu erzielende Resultat genau definiert, normalerweise jedoch das ausführende Privatunternehmen über die Art der Leistungserbringung entscheidet. Die Evaluierung ergab dagegen nur vereinzelte Belege für diese Behauptung. Darüber hinaus wird argumentiert, PPP-Konstruktionen hätten das Potenzial, die Fähigkeiten des Privatsektors bei der Leitung und Durchführung von Projekten auf den öffentlichen Sektor zu übertragen. Auch für dieses Argument wurden bei der Evaluierung keine Belege gefunden. Stattdessen war es in einem Fall sogar umgekehrt, da hier die Privatwirtschaft von den technischen Fähigkeiten des öffentlichen Sektors profitieren konnte. Schließlich wird auch erklärt, die Darlehensgeber würden Projekten eine externe Disziplin verleihen. Diese Behauptung wurde durch die Ergebnisse der Evaluierung bestätigt. Bei mehreren der evaluierten Projekte stimmten der öffentliche wie auch der private Partner darin überein, dass die Einschaltung der Darlehensgeber einschließlich der EIB in die Verhandlungen über den PPP-Vertrag bzw. die Unterverträge zu einem besseren Ergebnis geführt haben.

Zusatznutzen der Einschaltung der EIB

Wenngleich Aspekte wie Darlehenslaufzeit und Rückzahlungsmodalitäten wichtig waren, lag der Hauptgrund für die Beantragung von EIB-Mitteln für die Projektfinanzierung in den niedrigeren Gesamtfinanzierungskosten. Sobald die EIB jedoch involviert war, wurden auch andere Arten des Zusatznutzens der EIB-Tätigkeit erkennbar, insbesondere im neuen PPP-Markt-

segment, und zwar die Mobilisierung von Finanzierungsmitteln Dritter, der Umfang der Einschaltung, die Übertragung von PPP-Erfahrungen von einem Land auf ein anderes, die Bereitschaft zu einer langfristigen Bindung und die Effekte in politischer Hinsicht. Die Projektträger aus dem öffentlichen Sektor schätzten die Fähigkeiten der EIB und die Möglichkeit, von den Erfahrungen der Bank zu profitieren, als einen wertvollen Aspekt der Einschaltung der EIB in ihr jeweiliges Projekt. Insgesamt wurde deutlich, dass sich die Tätigkeit der EIB positiv auf die institutionelle Weiterentwicklung auswirkte, insbesondere in Ländern, in denen die PPP-Entwicklung am Anfang steht – auch wenn dies nicht zu den eigentlichen Aufgaben der Bank zählt.

Voraussetzungen für den optimalen Erfolg

Es gibt zwar keine allgemeine Formel für den Erfolg von PPP-Vorhaben, doch deutliche Hinweise darauf, wie Probleme zu vermeiden sind. Erstens müssen die Projekte durch festgeschriebene Spezifikationen/Definitionen klar umrissen sein. Aufgrund der vertraglichen Komplexität der meisten PPP-Vorhaben sind nachträgliche Änderungen kostspielig, so dass PPP-Konstruktionen für Projekte, die sich nicht von Anfang an eindeutig definieren bzw. spezifizieren lassen, weniger gut geeignet sind. Zweitens muss das zugrundeliegende Vorhaben wirtschaftlich und finanziell tragfähig sein, da eine PPP-Konstruktion diesbezügliche Mängel des Projekts tendenziell verstärkt. Drittens ist echter Wettbewerb sicherzustellen, um die Kosten zu minimieren. Damit der Wirkungsgrad der eingesetzten Mittel stimmt, müssen PPP-Vorhaben schließlich auch so konstruiert sein, dass das jeweilige Privatunternehmen als Dienstleistungserbringer zumindest einen Teil der Risiken trägt, wobei es sich jedoch um Risiken handeln muss, die von diesem Unternehmen quantifiziert, gemindert und gesteuert werden können.

Insgesamt ist zu sagen, dass PPP-Konstruktionen keine Patentlösung für die Probleme der öffentlichen Finanzen darstellen. Sie schaffen neue Probleme, die die Projektträger des öffentlichen Sektors, die privaten Dienstleister und die Finanzierungsinstitutionen lösen müssen. Wenn jedoch die Rahmenbedingungen stimmen, können PPP-Vorhaben dazu beitragen, dass öffentliche Infrastrukturanlagen schneller verfügbar sind und effektiver und effizienter errichtet werden, als dies im Wege herkömmlicher öffentlicher Eigenrealisierungen der Fall wäre.





5 PROJEKTZYKLUS-MANAGEMENT DER EIB

EV hat im Management des Projektzyklus drei Hauptphasen analysiert: Ermittlung, Prüfung und Überwachung (während der Durchführung und nach Projektabschluss).

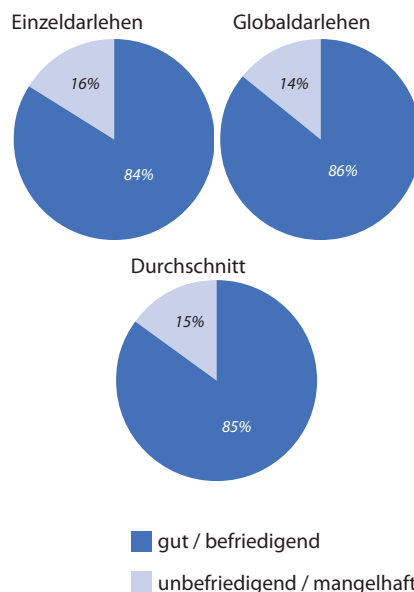
5.1 Projektermittlung und -auswahl

Die Ermittlung der von der Bank unterstützten Projekte und zwischengeschalteten Institute erfolgt häufig im Zuge langjähriger Beziehungen zu öffentlichen Einrichtungen, Vertretern von Sektoren und bereits bekannten Projektträgern oder Darlehensnehmern. Während des Auswahlprozesses ist es möglich, die Förderfähigkeit von Projekten und die Wahrscheinlichkeit eines positiven Ergebnisses des Prüfungsprozesses auf der Grundlage der Vorbereitungsarbeiten, die im Allgemeinen vom Projektträger geleistet werden, zu ermitteln.

Das Projektermittlungsverfahren als solches wurde in allen untersuchten Fällen als befriedigend erachtet.

Dennoch lässt das negative Resultat einer Reihe von Projekten einige Empfehlungen zur Verbesserung der Rolle der Bank in dieser Phase angebracht erscheinen, um zu einer besseren Vorbereitung der Investitionsvorhaben zu gelangen, indem entweder enger mit anderen Beteiligten zusammengearbeitet wird, etwa mit der Europäischen Kommission, oder Mittel des Fonds für technische Hilfe, soweit verfügbar, voll in Anspruch genommen werden. Dies wurde bereits für den Bereich Schienenverkehr (siehe 2.1 und 3.1) und für die MPL (siehe 3.1) empfohlen.

5.2 Projektprüfung



Der Projektprüfungsprozess der Bank ist gut geführt; er erfolgt auf der Grundlage strenger Verfahren, was sich in dem hohen Prozentsatz (85%) der mit befriedigend bzw. gut abgeschlossenen Prüfungen widerspiegelt.

In den vorgelegten Evaluierungen wurden verschiedene Punkte analysiert, die zu einigen spezifischeren Empfehlungen geführt haben.

Empfehlungen

- Verbesserungen der volkswirtschaftlichen Analyse von großen und langfristigen Verkehrsprojekten.

Die Verfahren wurden bereits aktualisiert.

- Verbesserungen der Analyse zwischengeschalteter Finanzinstitute hinsichtlich ihrer Fähigkeit, mit der Bank (bei Globaldarlehen) zusammenzuarbeiten.

Der neue „Rahmen für die Prüfung von Globaldarlehen“ zielt darauf ab. Außerhalb der EU wird die Verwendung von Mitteln für technische Hilfe im Rahmen der FEMIP gegebenenfalls in Betracht gezogen.

5.3 Überwachung

Nur 66% der evaluierten Vorhaben wurden hinsichtlich der Überwachung mit gut oder befriedigend bewertet.

Auf diese Situation ist bereits in früheren Evaluierungen hingewiesen worden. Ende 2004 hat das Direktorium einige Beschlüsse gefasst, um die Überwachung während der Projektdurchführung und die Selbstevaluierung zu verstärken. Konkrete Ergebnisse werden erst im Laufe des Jahres 2006 erwartet, da Stellen geschaffen und neue Mitarbeiter geschult werden müssen.

Diese neuen Verfahren zielen hauptsächlich auf Einzel- und Rahmendarlehen ab. Im Einzelnen ließ die Evaluierung im Schienenverkehrssektor ein bereits hohes Niveau an Überwachung erkennen, dennoch wurde wegen der niedrigen Bewertungen hinsichtlich Verzögerungen und Kosten, also der Projektdurchführung, ein noch besseres Monitoring empfohlen.

Bei Globaldarlehen in der EU hat die Bank aufgrund der langjährigen Beziehungen zu den ZI gute Kenntnisse ihrer Kompetenzen, so dass nur eine leichte Überwachung der Operationen erforderlich ist. Außerhalb der EU spiegeln die vom Evaluierungsteam festgestellten Schwächen die unterschiedlichen Niveaus in den Beziehungen zu den ZI wider.

Fallstudie:

Globaldarlehen zur Finanzierung von KMU in einem MPL

Das zwischengeschaltete Institut ist eine Bank des öffentlichen Sektors, die Eigenkapital, Darlehen sowie Dienstleistungen vor allem zur Unterstützung von Exportunternehmen und der Entwicklung des Tourismus bereitstellt. Ziel des Globaldarlehens ist die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von Exportunternehmen und die Steigerung der Deviseneinnahmen der KMU. Diesen Zielen, die voll in Einklang mit den Zielen der EU und des betreffenden Landes standen, wurde entsprochen.



Das zwischengeschaltete Finanzinstitut ist gut geführt und seine Finanzausweise sind zufriedenstellend; dennoch nahmen die notleidenden Kredite aufgrund einer rückläufigen inländischen Wirtschaftsentwicklung zwischen 2000 und 2003 deutlich zu (auf den hohen Anteil von 22%). Diese Situation ist jedoch unter Kontrolle: Die Rückstellungen wurden erhöht und Kontrollen im Rahmen eines Risikomanagements eingeführt. Einer solchen Situation sollte seitens der EIB mehr Beachtung geschenkt werden (verstärktes Monitoring).

Das Globaldarlehen wurde für 14 Investitionsvorhaben voll gebunden; 80% der Endbegünstigten waren Unternehmen mit mehr als 100 Beschäftigten, was die Konzentration des Instituts auf größere Unternehmen des KMU-Sektors widerspiegelt. Alle Projekte verlaufen positiv; das Finanzinstitut erfüllt die Anforderungen der EIB hinsichtlich Umweltschutzmanagement (den bei der EIB eingereichten Anträgen auf Zuteilung von Mitteln war stets ein Umweltformblatt beigefügt).

Der finanzielle Zusatznutzen ist sowohl für das ZI als auch für die Endbegünstigten, die über die Finanzierung durch die EIB informiert sind, hoch. Mit dem EIB-Darlehen wurden 31% der gesamten Projektkosten finanziert.

Die Antwort auf die Frage, ob technische Unterstützung - um die Fähigkeiten des ZI zur Finanzierung kleinerer Unternehmen zu entwickeln - das Ergebnis der Operation verbessert hätte, ist zu bejahen.



ANLAGE 1

EVALUIERUNGSPROZESS UND -KRITERIEN

Die Projektergebnisse werden anhand der Hauptevaluierungskriterien der Evaluation Cooperation Group (ECG) beurteilt, in der die für die Evaluierung von Operationen zuständigen Stellen der multilateralen Entwicklungsbanken (Weltbankgruppe, regionale Entwicklungsbanken und EIB) vertreten sind. Die Kriterien stehen in Einklang mit den Arbeiten der „Working Party on Aid Evaluation“ beim Development Aid Committee (DAC) der OECD und sind an die spezifischen operativen Anforderungen der EIB angepasst. Im Rahmen der Evaluierung werden die bei der Ex-ante-Projektprüfung angewandten analytischen Kriterien sowie die die evaluierten Operationen betreffenden Strategien, Maßnahmen und Verfahren angemessen berücksichtigt. Sofern im Anschluss an die Projektprüfung Änderungen der EIB-Politik oder ihrer Verfahren vorgenommen werden, die für die Projektevaluierung relevant sind, werden diese ebenfalls berücksichtigt.

1. Relevanz für die Politik der EU, der EIB und der Länder

(Erste Säule des Formblatts Zusatznutzen für Einzelvorhaben)

Die Relevanz bezeichnet, in welchem Ausmaß die Ziele des Projekts der einschlägigen EU-Politik (EG-Vertrag, Richtlinien, Beschlüsse des Rates, Mandate usw.) und den Beschlüssen des Rates der Gouverneure der EIB einerseits und den Bedürfnissen der Endbegünstigten, den länderspezifischen Bedürfnissen, den globalen Prioritäten und der Politik der Partner andererseits entsprechen. Was die Relevanz bezüglich der EU-Politik betrifft, so wird auf die einschlägigen EU-Politiken und die Politik der EIB im Kontext von Artikel 267 des EG-Vertrags verwiesen, der die Aufgabe der EIB festlegt. Für die Tätigkeit außerhalb der Europäischen Union gelten insbesondere die in den spezifischen Mandaten vorgegebenen Ziele.

2. Projektergebnisse

(Zweite Säule des Formblatts Zusatznutzen für Einzelvorhaben)

- Die Wirksamkeit (Effektivität) gibt an, inwieweit die Ziele des Projekts unter Berücksichtigung ihrer relativen Bedeutung erreicht wurden bzw. voraussichtlich erreicht werden, wobei seit der Darlehensgenehmigung vorgenommene Änderungen des Projekts zu beachten sind.
- Die Effizienz misst, inwieweit die Nutzelemente/Ergebnisse (Outputs) eines Projekts mit dem Ressourceneinsatz/Aufwand (Inputs) in Einklang stehen. Bei der Ex-ante-Prüfung wird die Effizienz eines Projekts normalerweise an der volkswirtschaftlichen und finanziellen Rentabilität gemessen. Bei Vorhaben im öffentlichen Sektor werden volkswirtschaftliche und finanzielle Rentabilität ex ante oft nicht berechnet. In diesen Fällen wird die Effizienz des Projekts anhand einer Analyse der Kosteneffektivität geschätzt.

- Die Nachhaltigkeit bezieht sich auf die Wahrscheinlichkeit eines anhaltenden langfristigen Nutzens und die Robustheit gegenüber Risiken über die voraussichtliche wirtschaftliche Projektnutzungsdauer. Entsprechend den jeweiligen Umständen wird die Nachhaltigkeit der Projekte ganz unterschiedlich beurteilt. Dabei werden die in der von der Bank ex-ante durchgeführten Projektprüfung festgestellten Aspekte berücksichtigt.

3. Beitrag der EIB

- Der finanzielle Zusatznutzen der EIB (Dritte Säule des Formblatts Zusatznutzen für Einzelvorhaben) ermittelt den finanziellen Zusatznutzen, der im Vergleich zu den verfügbaren Alternativen erzielt wird, einschließlich Verbesserungen von Teilaspekten der Finanzierung wie die Erleichterung der Kofinanzierung aus anderen Quellen (Katalysatoreffekt).
- Sonstiger Beitrag der EIB (Option) bezieht sich auf wesentliche nicht-finanzielle Beiträge der EIB zu dem Vorhaben; dabei kann es sich um Verbesserungen des Projekts in technischer, wirtschaftlicher oder sonstiger Hinsicht handeln.

4. Management des Projektzyklus durch die EIB

Management des Projektzyklus durch die EIB: Hierbei wird die Bearbeitung des Projekts von der Ermittlung und Auswahl bis zur Überwachung nach Abschluss des Projekts bewertet.



ANLAGE 2

GLOSSAR

AKP	Afrika, Karibik und Pazifik
AfDB	African Development Bank/Afrikanische Entwicklungsbank
ALA	Asien und Lateinamerika
ATM	Air Traffic Management/Luftverkehrsmanagement
CoE	Centre of Expertise/Kompetenzzentrum
DAC	Development Cooperation Directorate of the Organisation for Economic Cooperation and Development/ Direktion für Entwicklungszusammenarbeit der OECD
DG TREN	Directorate-General Energy and Transport of the European Commission/Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission
ECG	Evaluation Cooperation Group/Arbeitsgruppe Evaluierung
EIB	Europäische Investitionsbank
EIB-Gruppe	Europäische Investitionsbank und Europäischer Investitionsfonds
EK	Europäische Kommission
EU	Europäische Union
EV	Abteilung Evaluierung der Operationen der EIB
FEMIP	Facility for Euro-Mediterranean Investment and Partnership/ Investitionsfazilität und Partnerschaft Europa-Mittelmeer
IBRD	International Bank for Reconstruction and Development/ Internationale Bank für Wiederaufbau und Entwicklung – Weltbank
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
MED-Mandat	Mandat für den Mittelmeerraum
MEDA	Finanzierungsinstrument der Europäischen Union für die Verwirklichung der Partnerschaft Europa-Mittelmeerraum
METAP	Mediterranean Environmental Technical Assistance Programme/ Programm zur technischen Unterstützung des Umweltschutzes im Mittelmeerraum
MPL	Mittelmeer-Partnerländer
OECD	Organisation for Economic Cooperation and Development/ Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
PPP	Public Private Partnership/öffentlich-private Partnerschaft
SFR	Spezielle FEMIP-Reserve
TH	Technische Hilfe
TEN	Transeuropäische Netze
ZI	Zwischengeschaltetes Institut



Europäische Investitionsbank

100, boulevard Konrad Adenauer
L-2950 Luxembourg

☎ (+352) 43 79 1
✉ (+352) 43 77 04

www.eib.org –  Evaluation@eib.org

ISBN 92-861-0480-4



Europäische
Investitionsbank