

KAMERUN: Funkausstattung für die Eisenbahn

Schlussprüfung

OECD-Förderbereich	21030 / Schienenverkehrswesen	
BMZ-Projektnummer	1985 66 192	
Projektträger	Régie Nationale des Chemins de Fer du Cameroun (RNCF) / Cameroonian Railway Corporation (CAMRAIL)	
Consultant	DE-Consult / DETECON	
Jahr der Prüfung	2002	
	Projektprüfung (Plan)	Schlussprüfung (Ist)
Durchführungsbeginn	II/1987	II/1995
Durchführungszeitraum	30 Monate	29 Monate
Investitionskosten	15,5 Mio EUR	21,5 Mio EUR
Eigenbetrag	0,5 Mio EUR	0,63 Mio EUR
Finanzierung, davon FZ-Mittel	15 Mio EUR	20,9 Mio EUR
Andere beteiligte Institutionen/Geber	keine	keine
Erfolgseinstufung	2	
• Signifikanz/Relevanz	2	
• Effektivität	3	
• Effizienz	1	

Kurzbeschreibung, Oberziel und Projektziele mit Indikatoren

Das Projekt umfasste die Ausrüstung der Transkamerun-Eisenbahnlinie mit Fernmeldeeinrichtungen zwischen Douala und Ngaoundéré (Transcam I und II). Neben Lieferung, Bau und Installation einer Richtfunkstrecke sowie weiterer Kommunikationseinrichtungen wurden auch Consultingleistungen aus FZ-Mitteln finanziert.

Das Oberziel des Vorhabens bestand in der Aufrechterhaltung bzw. Steigerung der Transportleistungen der RNCF / CAMRAIL (Indikator: Entwicklung der Beförderungsleistung).

Projektziel war die Erhöhung der Effizienz des Eisenbahnbetriebs (Indikatoren: Reduzierung der Wagenumlaufzeiten und der durchschnittlichen Verspätungen)

Wesentliche Abweichungen von der ursprünglichen Projektplanung und deren Hauptursachen

Ursprünglich sollte nur der Streckenabschnitt Transcam II (Yaoundé – Ngaoundéré) der Transkamerunlinie mit einer Richtfunkstrecke ausgestattet werden, da die Transcam I (Douala – Yaoundé) über Fernmeldeeinrichtungen verfügte. Des Weiteren war die Installation von Zugfunk auf der Gesamtstrecke geplant. Die Durchführung des Projekts verzögerte sich jedoch aufgrund schwieriger Verhandlungen der Darlehensverträge sowie langwieriger Vergabeverfahren um rd. acht Jahre. Da zwischenzeitlich die Funktionsfähigkeit der bestehenden Fernmeldeeinrichtungen auf der Transcam I nicht mehr sichergestellt werden konnte, wurde die Installation der Richtfunkstrecke auf die Transcam I ausgeweitet und auf den Zugfunk verzichtet. Die Investitionskosten stiegen im Zuge der Neukonzeption um rd. EUR 6 Mio. auf EUR 21,5 Mio., der ursprünglich vorgesehene Förderkredit wurde durch ein FZ-Darlehen ersetzt. Die Bauphase verlief entsprechend unserer Planung.

Wesentliche Ergebnisse der Wirkungsanalyse und Erfolgsbewertung

Das Vorhaben hat sein Oberziel sowie seine wesentlichen Projektziele erreicht. Es hat – in Verbindung mit der Privatisierung des Projektträgers – maßgeblich dazu beigetragen, die Leistungsfähigkeit der kamerunischen Eisenbahn zu erhöhen (Projektziel) und damit insbesondere den überregionalen und internationalen Frachttransport, für den die Bahn den volkswirtschaftlich effizientesten Verkehrsträger darstellt, wieder von der Straße zurück auf die Schiene zu verlagern. Durch das starke Wachstum des Frachttransports (Oberziel) hat sich der Schienenverkehr für den Staat von einem Subventionsempfänger zu einer Einnahmequelle entwickelt, und dies trotz der weiterhin erforderlichen Subventionierung des Personenverkehrs. Letzteren galt es zu erhalten, da er insbesondere im Einzugsbereich der Transcam II für die Bevölkerung entlang der Bahnlinie das wichtigste Transportmedium und die Grundlage ihrer kommerziellen Landwirtschaft darstellt.

Die durchschnittlichen Verspätungen, die als ein Indikator für die Erhöhung der Effizienz des Eisenbahnbetriebes (Projektziel) dienen, konnten nicht wie erwartet reduziert werden. Obwohl das in Kürze anlaufende, umfangreiche Investitionsprogramm des privaten Betreibers diese Problematik entschärfen dürfte, stellt uns die Erreichung dieses spezifischen Indikators zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zufrieden. Infolge der Privatisierung des Eisenbahnunternehmens führte CAMRAIL eine stringente Finanzplanung ein und reorganisierte u.a. die Materiallogistik. Deshalb sehen wir hier nur geringe Risiken für die kontinuierliche Bereitstellung von Ersatzteilen. Diese liegen eher in der Entscheidung der Firma Siemens, die Produktion der Richtfunkgeräte einzustellen. Aus ihrer Ablehnung, einen Vertrag über die Reparatur dieser Geräte abzuschließen, ergibt sich ein Risiko für den nachhaltigen Betrieb dieser Anlagen, welches aber durch eine signifikante Erhöhung des Ersatzteilverrates sowie durch die Gewinnung von Ersatzgeräten aus den auszubauenden Streckenabschnitten gemindert werden kann. Wir messen dem Projekt deshalb eine **insgesamt ausreichende Effektivität (Teilbewertung: Stufe 3)** bei.

Die Signifikanz und Relevanz des Vorhabens bewerten wir als **zufrieden stellend (Teilbewertung 2)**. Die entwicklungspolitische Relevanz des Projekts ist angesichts des relativen Stellenwerts der Bahn für den Transportsektor Kameruns sehr hoch. Jedoch sollte sein relativer Beitrag (Signifikanz) nicht überbewertet werden. Ohne die erfolgreiche Privatisierung des Trägers wäre die entwicklungspolitische Wirkung des Vorhabens sicher geringer gewesen. Darüber hinaus kann das Projekt seine volle Wirkung erst entfalten, wenn mittels des anlaufenden Investitionsprogramms auch die restliche Bahninfrastruktur und –ausrüstung deutlich verbessert wur-

de. Erst dann ist auch mit einer deutlichen Reduktion der Verspätungszeiten (Indikator) zu rechnen.

Angesichts seines Beitrags zu den gesamtwirtschaftlichen Vorteilen und einzelwirtschaftlichen Erfolgen der Eisenbahn bewerten wir die Allokationseffizienz des Vorhabens mit sehr gut. Die Produktionseffizienz ist gut. Zum Zeitpunkt der Projektprüfung (1985) sowie seiner konzeptionellen Anpassung (1990) stellte die Projektauslegung die kostengünstigste Lösung zur Bereitstellung der erforderlichen Basisinfrastruktur dar. Zwar lässt die dynamische Entwicklung der Geschäftstätigkeit der CAMRAIL bereits heute einen Ausbaubedarf erkennen. Dieser lässt sich aber auch noch zu einem späteren Zeitpunkt verwirklichen und wäre anlässlich der Projektplanung nicht gerechtfertigt gewesen. (**Teilbewertung der Effizienz: Stufe 1**)

6.16 Zusammenfassend beurteilen wir **die entwicklungspolitische Wirksamkeit des Vorhabens als zufrieden stellend (Stufe 2)**.

Projektübergreifende Schlussfolgerungen

Das Vorhaben hat gezeigt, welchen entscheidenden Einfluss ein privatwirtschaftlich organisiertes Management auf den Erfolg eines Projektes hat. Die sehr zufriedenstellende Entwicklung der Beförderungsleistung geht in hohem Maße auf die stärkere Kundenorientierung und die Produktivitätsfortschritte der privaten Betreibergesellschaft zurück. Das FZ-Vorhaben hat hierfür die unverzichtbaren Kommunikationseinrichtungen geliefert. Die oben angesprochene, nur ausreichende Effektivität des Projektes liegt im Wesentlichen begründet in einer Degradation der Bahninfrastruktur, deren Ursachen in den langjährigen Wartungsmängeln und Investitionsdefiziten des staatlichen Bahnbetriebs liegen. Das hier ansetzende Investitionsprogramm, das zu einem signifikanten Teil durch Eigenkapital des privaten Betreibers finanziert wird, sowie die technische Assistenz der beiden Mehrheitsaktionäre dieses Betreibers werden dazu beitragen, solche Mängel zu beheben und die Projekteffektivität maßgeblich zu steigern. Hierdurch werden sich die noch vorhandenen Nachhaltigkeitsrisiken noch einmal deutlich verringern.

Legende

Entwicklungspolitisch erfolgreich: Stufen 1 bis 3	
Stufe 1	Sehr gute oder gute entwicklungspolitische Wirksamkeit
Stufe 2	Zufrieden stellende entwicklungspolitische Wirksamkeit
Stufe 3	Insgesamt ausreichende entwicklungspolitische Wirksamkeit
Entwicklungspolitisch nicht erfolgreich: Stufen 4 bis 6	
Stufe 4	Insgesamt nicht mehr ausreichende entwicklungspolitische Wirksamkeit
Stufe 5	Eindeutig unzureichende entwicklungspolitische Wirksamkeit
Stufe 6	Das Vorhaben ist völlig gescheitert

Kriterien der Erfolgsbeurteilung

Bei der Bewertung der "entwicklungspolitischen Wirksamkeit" und Einordnung eines Vorhabens in die verschiedenen, weiter unten näher beschriebenen Erfolgsstufen im Rahmen der Schlussprüfung stehen folgende Grundfragen im Mittelpunkt:

- Werden die mit dem Vorhaben angestrebten **Projektziele** in ausreichendem Umfang erreicht (Frage der **Effektivität** des Projekts)?
- Werden mit dem Vorhaben in ausreichendem Maße **entwicklungspolitisch wichtige Wirkungen** erreicht (Frage der **Relevanz** und **Signifikanz** des Projekts; gemessen an der Erreichung des vorab festgelegten entwicklungspolitischen Oberziels und den Wirkungen im politischen, institutionellen, sozio-ökonomischen und –kulturellen sowie ökologischen Bereich) ?
- Wurden und werden die Ziele mit einem **angemessenen Mitteleinsatz/Aufwand** erreicht und wie ist der einzel- und gesamtwirtschaftliche Beitrag zu bemessen (Frage der **Effizienz** der Projektkonzeption) ?
- Soweit unerwünschte (**Neben-)Wirkungen** auftreten, sind diese hinnehmbar?

Der für die Einschätzung eines Projekts ganz zentrale Aspekt der **Nachhaltigkeit** wird von uns nicht (wie etwa bei der Weltbank) als separate Bewertungskategorie behandelt, sondern als Querschnittsthema bei allen vier Grundfragen des Projekterfolgs. Ein Vorhaben ist dann nachhaltig, wenn der Projektträger und/oder die Zielgruppe in der Lage sind, nach Beendigung der finanziellen, organisatorischen und/oder technischen Unterstützung die geschaffenen Projektanlagen über eine insgesamt wirtschaftlich angemessene Nutzungsdauer weiter zu nutzen bzw. die Projektaktivitäten eigenständig mit positiven Ergebnissen weiter zu führen.