

**Mauretanien: Fähren und Anleger Rosso**

**Schlussprüfung**

<b>Berichtsdatum</b>	14.06.2002	
<b>OECD-Förderbereich</b>	21040 / Wasserverkehrswesen	
<b>BMZ-Projektnummer</b>	1) 1972 65937 2 a) Rehabilitation 1989 65 378 2 b) Begleitmaßnahme 1989 70 147	
<b>Projektträger</b>	Società des Bacs de Rosso (SBR)	
<b>Consultant</b>	Bauconsultant: Hydroplan/Einzelexperten Begleitmaßnahmen: Einzelexperten	
	<b>Projektprüfung</b>	<b>Schlussprüfung</b>
<b>Durchführungsbeginn</b>	06/1973	04/1993
<b>Durchführungszeitraum</b>	Vorhaben 1: 20 Monate, Vorhaben 2 a: 12 Monate, Vorhaben 2 b: 24 Monate	86 Monate, 32 Monate, 24 Monate
<b>Investitionskosten</b>	4,7 Mio EUR	4,62 Mio EUR
<b>Eigenbetrag</b>	-/-	./.
<b>Finanzierung, davon FZ-Mittel</b>	4,7 Mio EUR	4,62 Mio EUR
<b>Andere beteiligte Institutionen/Geber</b>	Keine	Keine
<b>Erfolgseinstufung</b>	3	
• <b>Signifikanz/Relevanz</b>	2	
• <b>Effektivität</b>	3	
• <b>Effizienz</b>	3	

**Kurzbeschreibung, Oberziel und Projektziele mit Indikatoren**

Um eine regelmäßige und sichere Fährverbindung zwischen Mauretanien und dem Senegal über den Senegalfluss zu gewährleisten, wurden die Beschaffung einer Flussfähre, der Bau von zwei Anlegern und einer Wartungseinrichtung sowie die Lieferung von Werkstattausrüstung und Ersatzteilen finanziert (Vorhaben 1). Die Fähre wurde 1975 in Dienst gestellt. 1981 wurde eine gleichartige, aus einem Warenhilfekredit finanzierte Fähre in Betrieb genommen. Die zwei Fähren, die Fähranleger auf beiden Seiten des Flusses und die Schiffsaufschleppe in Rosso wurden in den neunziger Jahren rehabilitiert (Vorhaben 2). Die Rehabilitierungsarbeiten wurden in Regie unter Hinzuziehung eines deutschen Schiffbauexperten ausgeführt. Neben den Rehabilitierungsmaßnahmen umfasste das Vorhaben 2 als Begleitmaßnahme den intermittierenden Einsatz einer Fachkraft für eine Nachbetreuungsphase über einen Zeitraum von zwei Jahren.

Projektziel war es, die Fährverbindung über den Senegal bei Rosso aufrecht zu erhalten und leistungsfähiger zu gestalten.

Das Oberziel war ein Beitrag zur besseren Versorgung der mauretanischen Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs.

Als Indikatoren für das Erreichen der Ziele wurden bei den Projektprüfungen festgelegt:

- a) Projektziel: die Anzahl der Tage, an denen die Fähren betriebsbereit sind;  
Zielanspruch: Mindestens eine Fähre soll immer betriebsbereit sein.
- b) Oberziel: die Anzahl der Personen und Fahrzeuge, die die Fähren pro Jahr befördern  
Zielanspruch: das geschätzte Transportaufkommen von 1989 (30-40 Fahrzeuge täglich mit Schwerverkehrsanteil von 50%) sollte gehalten werden.

### **Wesentliche Abweichungen von der ursprünglichen Projektplanung und deren Hauptursachen**

Wesentliche Abweichungen bei den Projektmaßnahmen und deren Durchführung hat es nicht gegeben. Die geplanten Durchführungszeiträume der Vorhaben wurden vor allem aufgrund sehr langer administrativer Prozesse beim Projektträger erheblich überschritten.

Da das Bewusstsein für die Notwendigkeit von präventiver Wartung und die Einhaltung von festen Arbeitsprogrammen während der Begleitmaßnahme des Vorhabens noch nicht in ausreichendem Maße beim Personal verankert werden konnte, wurde die Begleitmaßnahme in Form von Kurzeiteinsätzen von Fachkräften für bestimmte Aufgaben weiter verlängert. Von Juni 1998 bis März 2001 erfolgten acht Fachkräfteeinsätze von jeweils etwa einem Monat. Dem technischen Personal wurde durch die technische Fachkraft eine Unterweisung in Organisation und Arbeitsablauf in der Werkstatt, Disposition und Beschaffung von Material, Lagerverwaltung und Ersatzteileinkauf vermittelt. Zwei Schiffspiloten wurden ausgebildet. Zum Programm der kaufmännischen Fachkraft gehörte die Verbesserung der Buchhaltung, die Erarbeitung und Einführung einer kostendeckenden und differenzierten Tarifstruktur, die Abwicklung des Fahrkartenverkaufs, der Kontrolle und Abrechnung der Einnahmen und die Beratung bei der Einführung von leistungsbezogener Entlohnung zur Motivationssteigerung bei den Mitarbeitern. Die Maßnahme wurde aus dem Studien- und Fachkräftefonds II finanziert.

### **Wesentliche Ergebnisse der Wirkungsanalyse und Erfolgsbewertung**

Die mit dem Projekt geschaffenen Kapazitäten werden in der angestrebten Weise und im erwarteten Umfang effektiv genutzt. Gemessen am Anspruchsniveau der Zielindikatoren werden das Oberziel und das Projektziel in vollem Umfang erreicht. Betriebsbedingte Unterbrechungen des Fährbetriebs sind in den letzten Jahren nicht mehr vorgekommen. Die Anzahl der von den Fähren beförderten Fahrzeuge zeigt eine steigende Tendenz. Unter den jetzt gegebenen Verhältnissen in Mauretanien und bei der SBR kann erwartet werden, dass die Fähren und Nebenanlagen in den nächsten Jahren weiter korrekt betrieben und unterhalten werden. Jeweils eine der beiden Fähren steht damit für einen regelmäßigen und zuverlässigen Fährverkehr zur Verfügung. Für einen möglichen weiteren Verkehrsanstieg stehen ausreichende Kapazitätsreserven zur Verfügung (Teilbewertung Effektivität: Stufe 3).

Der Fährbetrieb bei Rosso übt eine sichtbare entwicklungspolitische Breitenwirksamkeit für Produktion, Handel und Verkehr der Stadt Rosso und ihres Umlands auf mauretanischer und senegalesischer Seite aus. Darüber hinaus ist die zuverlässig funktionierende Fähre, die die einzige schnelle und praktische Verkehrsverbindung mit dem wichtigen Nachbarland und Handelspartner Senegal herstellt, von außerordentlicher entwicklungspolitischer Signifikanz für das Land Mauretanien als Ganzes (Teilbewertung Relevanz und Signifikanz: Stufe 2).

Die SBR wäre theoretisch in der Lage, Vollkostendeckung zu erreichen. Es kann noch nicht als sicher angesehen werden, dass alle dazu erforderlichen Maßnahmen, die zum Teil außerhalb ihres Einflusses liegen, tatsächlich durchgesetzt werden. Im ungünstigsten Falle würde die SBR – bei der Projektprüfung wurde dies als günstiger Fall für die Entwicklung der Betreibergesellschaft erwartet - bei voller Betriebskostendeckung ausreichende Liquidität erzielen, um ihre laufenden Verpflichtungen erfüllen zu können. Die Durchsetzung der Maßnahmen würde hingegen dazu führen, dass auch die Abschreibungen durch Erträge gedeckt würden und Rückstellungen für Reinvestitionen gebildet werden könnten. Der Projektträger ist in jedem Falle in der Lage, den Betrieb mit positiven Ergebnissen über eine wirtschaftlich angemessene Nutzungsdauer selbständig weiterzuführen (Teilbewertung Effizienz: Stufe 3).

In Abwägung der oben genannten Schlüsselkriterien für die entwicklungspolitische Erfolgsbewertung ordnen wir dem Vorhaben insgesamt eine ausreichende Wirksamkeit zu (Stufe 3).

### Projektübergreifende Schlussfolgerungen

Bei ähnlichen Projekten sollten insbesondere der Personalpolitik und der Tarifgestaltung schon bei der Planung Beachtung geschenkt und notwendige Veränderungen durch entsprechende Auflagen, Durchführungsbestimmungen oder Auszahlungsvoraussetzungen durchgesetzt werden. Die Tarife für Fährenprojekte sollten von vorneherein nach Betriebsaufwand und dem Gewicht der Fahrzeuge differenziert kalkuliert und gestaltet werden. Gegebenenfalls müssten Wiegeeinrichtungen vorgesehen werden, um Überladungen, wie sie bei der Fähre Rosso in der Vergangenheit vorkamen, verhindern zu können. Der Abschluss von angemessenen Versicherungen sollte zur Pflicht gemacht werden.

### Legende

Entwicklungspolitisch erfolgreich: Stufen 1 bis 3	
Stufe 1	Sehr gute oder gute entwicklungspolitische Wirksamkeit
Stufe 2	Zufriedenstellende 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.