

Die Modernisierung des Verkehrsnetzes gehört zu den wichtigsten Aufgaben dieser und der nächsten Regierung Brasiliens. Mit internationaler und speziell auch deutscher Hilfe werden die geplanten Großprojekte dabei anders als früher strikt auf ihre Wirtschaftlichkeit geprüft.

Rentabel statt phänomenal

TEXT: LORENZ WINTER



Der Ausbau der „Rodovia do Mercosul“ beseitigt Engpässe und Gefahrenpunkte für Lkw-Transporte.

Den wichtigsten Nachlass der Regierung Cardoso an das ab Januar 2003 amtierende neue brasilianische Kabinett bilden eine Reihe schon gestarteter schergewichtiger Investitionsprojekte für die Verkehrsinfrastruktur des Landes. Diese Projekte sind zentraler Bestandteil der Entwicklungspläne „Brasil em ação“ (Brasilien in Aktion) von 1998 und „Avança Brasil“ (Vorwärts Brasilien) von 1999. Der Verband der brasilianischen Industrie für Investitions- und Ausrüstungsgüter (Abdib) schätzt, dass für die Jahre 1997/2004 zu solchen Zwecken Ausgaben von etwa 80 Mrd. Dollar geplant sind, davon rund die Hälfte aus öffentlichen Mitteln, der Rest aus privaten und internationalen Quellen. Die tatsächliche Verfügbarkeit der Summe hängt allerdings stark von der Leistungsfähigkeit des Bundes im einzelnen Haushaltsjahr ab. Denn ohne seine Anschubfinanzierung versiegen auch die übrigen Investitionsmittel für Infrastrukturprojekte.

Begleitet wurden die beiden erwähnten Entwicklungspläne von einem umfangreichen Privatisierungsprogramm, aus dem bisher knapp 140 Mrd. Dollar

erlöst wurden, sowie von der Gründung von Aufsichtsbehörden für den Transportsektor, um nach dem Rückzug des Staates aus diesem Wirtschaftszweig über ordnungspolitische Instrumente zu verfügen. Privatisiert hatte die jetzige Regierung seit Mitte der 90er Jahre praktisch den gesamten Bahnbesitz des Bundes, der heute von den Konzessionären eines Halbdutzend Teilnetzen betrieben wird. Ferner etwa 1000 von vorgesehenen 7940 Kilometer Fernstraßen (das sind 15 Prozent vom Bundesbesitz) sowie einen Großteil der brasilianischen Seehäfen. In den Häfen (einschließlich der noch in öffentlichem Besitz befindlichen Anlagen) schlagen heute private Lagerhausbetreiber bereits drei Viertel sämtlicher Frachten um. Darüber hinaus privatisierten auch die Einzelstaaten und viele Gemeinden Brasiliens öffentliches Verkehrseigentum, so zum Beispiel U-Bahnen oder Vororts-Zugnetze.

Wegen der Schuldenkrise der 80er Jahre war in die brasilianische Verkehrsinfrastruktur so wenig investiert worden, dass der nationale Verband der Transportunternehmen (CNT) damals vor

einem drohenden Kollaps mit tief greifenden Folgen für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes warnte. Als aber noch im ersten Kabinett Cardoso (1995/98) der energische und verhandlungsgewandte Politiker Eliseu Padilha zum Verkehrsminister berufen wurde, wendete sich das Blatt bald.

Schon knapp ein Jahr nach seiner Amtsübernahme beauftragte Padilha das sog. Consórcio Braziliana (bestehend aus der Unternehmensberatung Booz Allen & Hamilton, dem Bau-Multi Bechtel und der ABN Amro Bank) mit einer Studie zur Orientierung der öffentlichen und privaten Neubau- und Instandsetzungsprojekte für die Verkehrsinfrastruktur. Diese Studie gliederte das brasilianische Landesterritorium, das etwa 24mal so groß ist wie das deutsche, in neun Wirtschaftsregionen. Für jede von ihnen wurde ein spezielles Entwicklungskonzept festgelegt und dabei mehr als 180 Einzelprojekte allein im Transportsektor aufgelistet.

Vorrang bekam dabei der Ausbau des multimodalen Transports, denn wegen der geringen Dichte des Verkehrsnetzes

und den erwünschten Zuwachsraten insbesondere bei der Güterbeförderung war von vornherein klar, dass nur die gemeinsame Nutzung von Bahn-, Strassen- und Wasserwegen raschen Erfolg bei der Steigerung des wirtschaftlichen Potenzials der neun Regionen garantieren würde. Aus Kosten- und Umweltgründen streben die Entwicklungskonzepte zudem auch eine Verringerung des Anteils auf dem Straßenweg beförderter Güter an.

Einige der Hauptempfehlungen aus der Studie des Consórcio Braziliãna wurden inzwischen bereits verwirklicht oder doch um ein entscheidendes Stück vorangetrieben. Anders als viele der sog. Pharaonenwerke des Militärregimes (darunter zum Beispiel die längst verrottete Transamazonas-Autobahn) berücksichtigen die Empfehlungen das tatsächlich vorhandene oder ausbaufähige wirtschaftliche Angebot der neun Regionen und sollen dessen rasche Beförderung auf den Binnen- und Exportmarkt gewährleisten.

Vom Investitionswert her stellt dabei eines der bedeutsamsten Einzelprojekte der Ausbau der sog. Mercosur-Autobahn (Rodovia do Mercosul) dar. Die etwa 2.500 Kilometer lange Fernstrasse verbindet das brasilianische Industrie-Dreieck São Paulo/Rio/Belo Horizonte mit der argentinischen Hauptstadt Buenos Aires. Finanziert mit Krediten der Weltbank und japanischer Kreditinstitute (Eximbank/JBIC) handelt es sich dabei um das größte Straßenbauvorhaben Südamerikas. Auf brasilianischer Seite waren die zur „Rodovia“ gehörigen Strassen Nr. 381/116/101/282 bisher nur zweispurig angelegt und teils enorm unfallträchtig. Sie wurden nun vierspurig ausgebaut und instand gesetzt.

Nach Aussagen von Minister Padilha wird die „Rodovia“ zum Ende dieses Jahres bis auf ein Teilstück von zirka 350 Kilometer fertig gestellt sein und dann weitgehend in privater Regie (also mautpflichtig) betrieben werden. Nach Zählungen seiner Behörde verkehren auf der Autobahn heute täglich bis zu 15.000 Fahrzeuge, davon 70 Prozent Lkw. Durch die Modernisierung verkürzt sich die Fahrzeit zwischen den angeschlossenen Ballungszentren um 50 bis 75 Prozent.

Weitere Großprojekte bilden die Ausbauarbeiten an den Flussbetten des Rio São Francisco, Araguaia/Tocantins, Tietê/Paraná und Madeira. Denn die Binnenschifffahrt als Mittel zum Frachtransport wurde in Brasilien seit den 50er Jahren sträflich vernachlässigt, und von knapp 43.000 Kilometer wirtschaftlich nutzbaren Wasserwegen sind nur etwa 27.400 Kilometer tatsächlich in Betrieb. Flüsse spielen vor allem in den neu erschlossenen Agrargebieten im Landesinneren zum Abtransport der Soja- und Getreideernte eine entscheidende Rolle:

Die Beförderungskosten je Tonne sinken so gegenüber dem Lkw-Transport um 30 Prozent und machen brasilianische Erzeugnisse auf dem Weltmarkt entsprechend wettbewerbsfähiger.

Beim Bahntransport ragen zwei Investitionsvorhaben aus der Gesamtmasse hervor: Der beabsichtigte Bau der sog. Ferronorte von São Paulo über Cuiabá nach Porto Velho bzw. Santarém am Amazonas und die Fertigstellung der schon in den 80er Jahren beschlossenen Strecke Norte-Sul, die (weiter östlich gelegen) Brasilia mit dem Hafen von Belém verbinden soll.

Die „Ferronorte“ ist insofern bemerkenswert, als ihr erstes Teilstück von 410 Kilometer Länge von den Konzessionsnehmern selber verlegt wurde, denn „einen Eisenbahn-Neubau können wir natürlich nicht zu den gleichen Bedingungen ans Privatkapital übergeben wie die überholungsbedürftigen alten Strecken“, erläuterte Minister Padilha. Sicher wird die insgesamt 5.000 Kilometer lange „Ferronorte“ nicht vor 2010 fertiggestellt (bis 2004 sollen es 1.000 Kilometer sein). Aber für die verladende Wirtschaft bedeutet es schon ein ganz neues „Bahngefühl“, die Leichtmetallzüge mit 80 km/h dahinbrausen zu sehen, während die staatliche RFFSA es zuletzt nur noch auf beschämende 20 km/h brachte.

Ihrerseits ist die „Ferrovia Norte-Sul“ inzwischen zu etwa 20 Prozent ihrer rund 1.600 Kilometer Gesamtlänge verlegt und transportiert bereits jährlich etwa fünf (von potenziell 45) Millionen Tonnen Fracht. Solche Zahlen belegen, warum CNT-Präsident Clésio Andrade die Privatbahnen einmal die rentabelste Beförderungsart nannte und warum sich nach Angaben von Fachleuten aus der betreffenden Entwicklungsregion auch europäische Unternehmen für die Fertig-



Präsident Cardoso bei der Einweihung der ersten Teilstrecke der Ferronorte-Bahn, die von den Konzessionären selber verlegt wurde.

stellung und eine Konzession an der „Norte-Sul“ interessieren.

Speziell das Interesse der deutschen Wirtschaft an einer Beteiligung bei Projekten der Verkehrsinfrastruktur wurde anlässlich des Brasilien-Besuchs von Bundeskanzler Gerhard Schröder im Februar dieses Jahres erkenntlich. Sie legte damals den Entwurf einer Initiative für die Kooperation im Infrastruktur- und Energiebereich vor; eine weitere Delegation unter Führung von Verkehrsminister Kurt Bodewig vertiefte dann im April die einschlägigen Kontakte. Endlich präsentierte die DB-Tochter DE Consult erst dieser Tage eine detaillierte Verkehrsstudie für den „Korridor“ Rio/São Paulo/Campinas, wo ein Viertel der Bevölkerung Brasiliens lebt und mehr als ein Drittel der Wirtschaftsleistung des Landes erbracht wird. Die Studie von DE Consult untersucht die Rentabilitätsaussichten einer Hochgeschwindigkeitsstrecke in dem „Korridor“ für den Personen- und Güterverkehr, wobei für ersteren wahlweise der Einsatz von ICE3-Zügen oder des Transrapid angedacht wird. ■



Im Hafen von Santos sanken die Umschlagkosten dank Beraterhilfe aus Hamburg um 60 Prozent.