

Kolumbien will Verkehrsinfrastruktur ausbauen

Fokus auf Straßenbau – Finanzierung durch Private

Im Global Competitive Index der Weltbank liegt die Infrastruktur Kolumbiens insgesamt auf Rang 117 von 148 untersuchten Ländern, die Straßeninfrastruktur nur auf Platz 130. Im Ease of Doing Business Index wird nach der Korruption die unzureichende Infrastruktur als zweitgrößtes Problem des Landes genannt. Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund hat die Regierung des im Juni 2014 im Amt bestätigten Präsidenten Santos neben der Befriedung des Landes dem Auf- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur endlich das notwendige Gewicht beigemessen. Dies wurde Ende Juli 2015 im Rahmen einer Konferenz über „International Best Practices in Transportation Planning“ deutlich. Hierzu hatten im Auftrag des Vizepräsidenten, Germán Vargas Lleras, die Präsidenten der für die Infrastrukturfinanzierung in Kolumbien zuständige Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) und der Infrastrukturbehörde Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) in- und ausländische Experten in den noblen Club El Nogal in Bogota eingeladen. Der für die Koordination des Ausbaus der Infrastruktur zuständige Vizepräsident ließ sich auf Grund der neuerlichen Friedensgespräche mit der Rebellenorganisation FARC durch Transportministerin Natalia Abello Vives und ihren Vizeminister, Enrique José Nates Guerra, vertreten. In ihren Eingangsstatements machten die Spitzen des Ministeriums deutlich, welche ungeheuren infrastrukturellen Anstrengungen Kolumbien unternehmen müsse, um die weitere wirtschaftliche Entwicklung des Landes zu ermöglichen.



Abb.1: Transportministerin Abello Vives (rechts) und ihr Stellvertreter Nates Guerra
Foto: Schwolgin

Nach den Vorträgen über die Erfahrungen mit der Infrastrukturplanung in Kanada, Mexiko, Chile, Deutschland und Korea fand eine Diskussion mit den kolumbianischen Kollegen statt. Dabei ging es u. a. um Fragen nach der Abstimmung und Koordination der Planung auf der nationalen, regionalen und lokalen Ebene. Die Bewertung und Priorisierung der Projekte war ein weiterer Komplex, der die Kolumbianer interessierte. Breiten Raum nahmen schließlich die Fragen der Finanzierung ein, wobei die Gastgeber besonderes Interesse an den Erfahrungen mit Public Private Partnerships hatten, da in Kolumbien für den Auf- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kaum Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Aktuelle Infrastrukturvorhaben

In den nächsten Jahren will die Regierung nach Aussagen des Präsidenten der ANI, Fernando Andrade Moreno, die Ausgaben für die Verkehrsinfrastruktur von rund 1% des Bruttoinlandsproduktes auf 3% steigern. Allerdings sollen Zweidrittel der Gesamtsumme durch private Investoren aufgebracht werden. Nach den vom Präsidenten der FDN, Clemente del Valle Borráez, genannten Hartwährungszahlen sollen über 80% der Mittel in den Straßenbau fließen (vgl. Abbildung 2).

Verkehrsträger	Zahl der Einzelprojekte	Länge	Kosten (in Mrd. US\$)
Straßen	40	8.000 km	27,00
Flughäfen	3		1,31
Häfen	5		1,00
Eisenbahn	10		3,00
Binnenschifffahrt	Magdalena		1,00
Summe			33,31

Abb. 2: Aktuelle Infrastrukturprojekte in Kolumbien
Quelle: FDN

Straßenbauprogramm der 4. Generation

Das vierte Straßenbauprogramm (bekannt als 4G oder IV Generación), das den Zeitraum bis ca. 2022 umfasst, soll mit 8.000 km mehr als dreimal so umfangreich werden wie das dritte Programm der Jahre 2001 - 2013. Von der vorgesehenen Gesamtstrecke sollen mehr als 1.370 km vierspurig ausgebaut werden. Der überwiegende Teil der Gesamtstrecke ist für eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt. Auf Grund der topographischen Situation sind insgesamt 159 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 141 km

erforderlich. Hinzu kommen 1.300 Brücken mit einer Länge von 146 km. Ein Blick auf die Straßenkarte (Abbildung 3) zeigt, dass der Ausbau der Nord-Süd-Verbindungen im Westen, in der Mitte und im Osten des Landes Priorität haben. Hinzu kommen einige Querspangen, z. B. von Medellín nach Tunja oder von La Felisa in den Großraum Bogotá. Für die Logistik und damit für die wirtschaftliche Entwicklung Kolumbiens ist auch die Verbindung der Hafenstädte Santa Marta, Barranquilla und Cartagena am Atlantik von großer Bedeutung. Der Pazifikhafen Buenaventura wird zukünftig deutlich besser an die Wirtschaftszentren Cali, Medellín und Bogotá angebunden sein.

Kurz vor dem Best Practice Seminar hatte Vizepräsident Vargas Lleras in den Medien angekündigt, dass nach dem sechsspürigen Ausbau der Strecke zwischen Bogotá und Girardot in diesem Jahr noch sieben große Straßenbauprojekte mit einem Volumen von 17 Billionen kolumbianische Pesos (gut 5 Mrd. €) an private Investoren vergeben werden sollen. Er unterstrich zugleich, dass die momentane Haushaltslage es nicht erlaube, Infrastrukturprojekte aus staatlichen Mitteln zu finanzieren. Denkbar wären in Ausnahmefällen Mischfinanzierungen mit einem Staatsanteil von 20 Prozent. Dies wurde sowohl von dem Departamento Nacional de Planeación (DNP) als auch aus Kreisen der ANI bestätigt.

Ambitionierter Masterplan für den Transportbereich

Im Rahmen der Best Practice Konferenz wurde erklärt, dass Kolumbien bis Ende 2015 einen „Intermodal Transportation Master Plan“ vorlegen will, der auf 20 Jahre (2015 – 2035) angelegt sein soll. Ausgehend von der erwarteten Verkehrsnachfrage geht es darum, eine Verkehrsinfrastruktur zu schaffen, die den Außenhandel stärkt und zugleich die regionale Entwicklung und Beschäftigung fördert. Nach den Ausführungen des für die Planungsmethodik zuständigen Vertreters der FDN, Juan Benevides, sollen die 18 Oberzentren verkehrsmäßig so angeschlossen und verbunden werden, dass Kolumbien in dem Logistics Performance Index der Weltbank von der bisher als äußerst unbefriedigend empfundenen Position 117 in Richtung von Chile oder Mexiko aufsteigt, die heute auf den Rängen 42 und 50 liegen. Neben der regionalen Entwicklung, die auch einen Beitrag zur nachhaltigen Befriedung des Landes leisten soll, geht es nach Benevides vor allem um die bessere Integration Kolumbiens in den Weltmarkt sowie insbesondere die Stärkung der Landwirtschaft und des produzierenden Sektors.

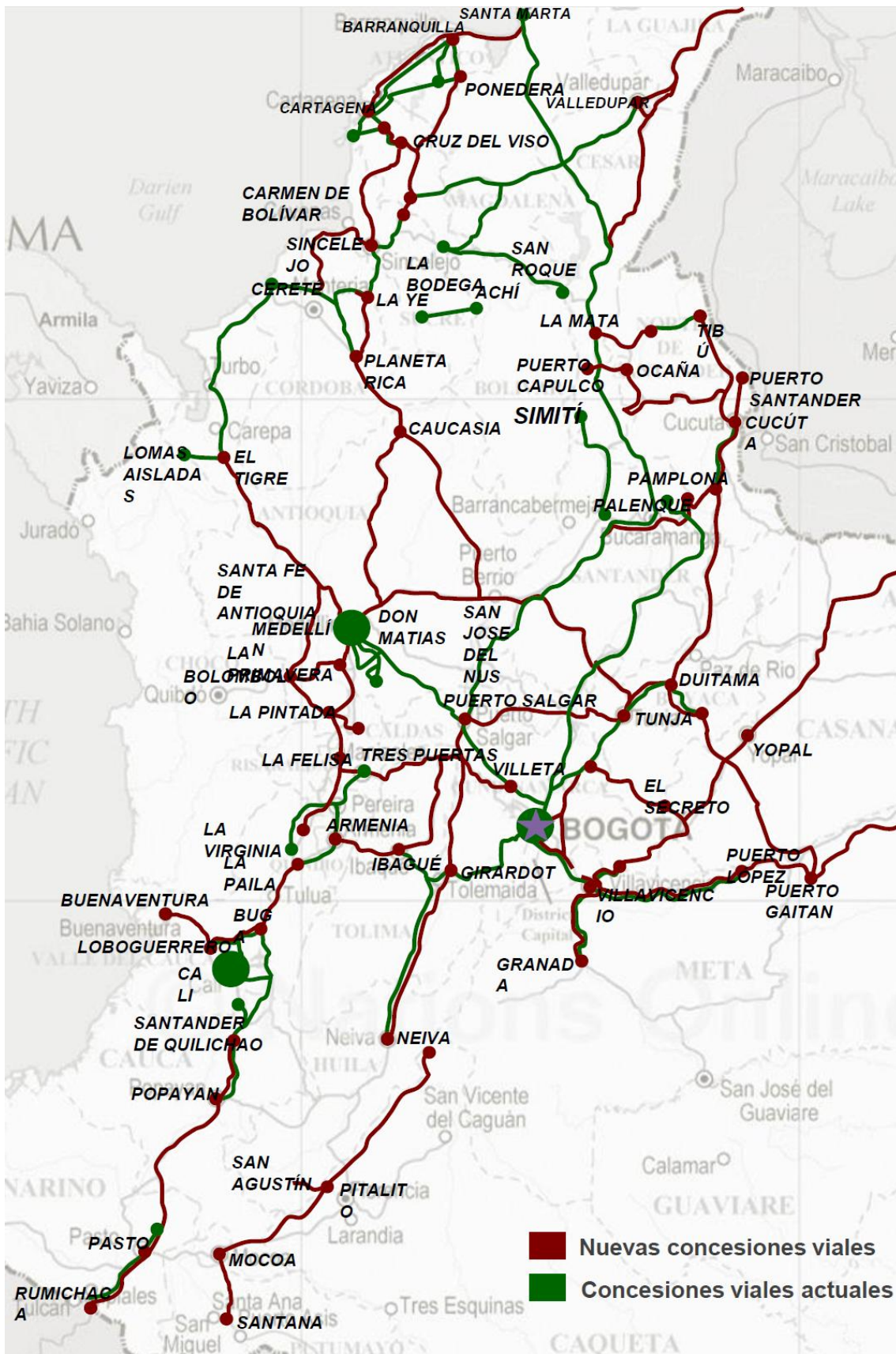


Abb. 3: Aktuelles (grün) und geplantes Netz (rot) der an Private konzessionierten Straßen
 Quelle: FDN

Der bisherige Masterplan fokussiert sehr stark auf den Straßenverkehr. Gerade im Hinblick auf die agrarischen Massengüter sowie Kohle und Öl wird eine Lösung der Verkehrsprobleme allein mit dem Ausbau des Straßennetzes nicht zu bewältigen sein. Zahlen für den Transport per Pipeline, der für die Ölindustrie des Landes von großer Bedeutung ist, wurden gar nicht genannt und sollen zunächst auch ausgeklammert werden. Auch der Eisenbahnsektor nimmt eine völlig untergeordnete Stellung ein; der Schienenpersonenverkehr kommt in den bisherigen Überlegungen erst gar nicht vor. Beim Schienengüterverkehr wird zudem die ordnungspolitische Frage des Open Access bisher nicht aufgeworfen. Die multimodale Ausrichtung der Verkehrspolitik im Sinne einer Integration aller Modi in einer Transportkette findet in der Planung kaum ihren Niederschlag. Die Möglichkeiten des begleiteten und unbegleiteten kombinierten Verkehrs scheinen bei den Akteuren noch nicht richtig eingeschätzt zu werden. Bei dem Ausbau der Binnenschifffahrt geht es vor allem um die Regulierung des Flusses Magdalena, von dem bisher nur 300 km von 900 km wirtschaftlich genutzt werden können. Multimodale Terminals mit entsprechender Straßen- und Schienenanbindung wären in die Planung einzubeziehen.

Die Fertigstellung des Verkehrsinfrastrukturplans bis Ende November erscheint sehr ambitioniert. Dies liegt sicher nicht am guten Willen der handelnden Personen, die alle über eine bemerkenswerte Vita verfügen. Das Problem ist eher ein übertriebener Ehrgeiz, da man sich vorgenommen hat, für alle Projekte eine detaillierte Kostenplanung vorzulegen, die Basis für Ausschreibungen sein soll. Dies ist angesichts der verfügbaren zeitlichen und personellen Ressourcen wohl kaum realisierbar.

Prof. Dr. Armin F. Schwolgin
Duale Hochschule Baden-Württemberg Lörrach
Der Verfasser hielt sich Ende Juli auf Einladung der kolumbianischen Regierung in Bogotá auf.