

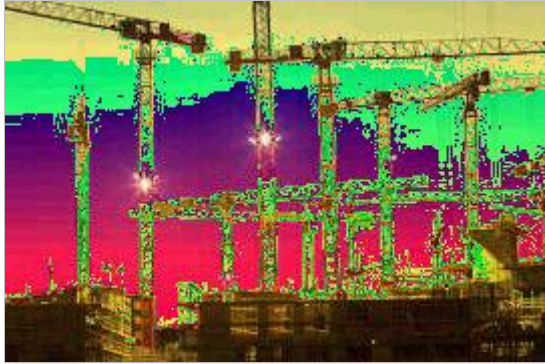


GERMANY  
TRADE & INVEST

LÄNDER.MÄRKTE.CHANCEN.  
Germany Trade & Invest Online News

## Nachspielzeit für Brasiliens WM-Projekte

### Außer Fußballstadien bisher kaum abgeschlossene Projekte



Nach der WM werden in Brasilien mancherorts Kräne das Bild prägen

Quelle: © Fotolia – Jonn Rübcke

Kurz vor Beginn der Fußballweltmeisterschaft 2014 steht fest, dass Brasilien das selbstgesteckte Ziel eines umfassenden Ausbaus des Personentransports und der urbanen Infrastruktur verfehlt hat. Dennoch sind durch die WM viele Projekte angestoßen worden, die in den kommenden Jahren für Geschäftschancen sorgen dürften.

São Paulo (gtai) - Ein Schwerpunkt der Prioritäts- und Zuständigkeitsliste, die Brasiliens Regierung im Januar 2010 für die anstehende Fußballweltmeisterschaft 2014 aufstellte,

bestand im Ausbau des Personentransports, insbesondere der Flughäfen und des öffentlichen Nahverkehrs.

Die anfänglich sehr ambitionierte und vollständige Liste erlitt im Lauf der Vorbereitungen jedoch umfassende Änderungen. Zahlreiche Projekte verschwanden aus dem Katalog, darunter die Monorailbahnen in São Paulo und Manaus, die Flughafenschnellbahn in Brasília und der Schienenanschluss des Flughafens in Salvador.

Weitere Projekte blieben zwar bestehen, werden aber aller Voraussicht nach nicht bis zum Event vollständig fertig werden, wie zum Beispiel die Straßenbahnen in Cuiabá und Fortaleza. Viele dieser Projekte stehen daher in den kommenden Jahren auf dem Programm. Experten rechnen jedoch angesichts des dann fehlenden Zeitdrucks mit den üblichen enormen Verzögerungen.

#### Ausgewählte Projekte für die Zeit nach der WM

Projekt	Stand/Planung (Mai 2014) *)
Hochgeschwindigkeitszug Campinas - São Paulo - Rio de Janeiro	Ausschreibung 2014, fertig bis 2020/21, Gesamtkosten: 33 Mrd. R\$, danach eventuell drei weitere Linien (Campinas - Triangulo Mineiro, São Paulo - Belo Horizonte, São Paulo - Curitiba)
Straßenbahn Cuiabá	Im Bau, soll bis Ende 2014 fertig sein
Straßenbahn Fortaleza	Bis zur WM maximal Teilstück fertig
Monorail São Paulo, Linie 17 (Linha Ouro)	Erstes Teilstück bis Ende 2014, danach Verlängerung bis Linie 4, mehrere weitere Monorailbahnen
Flughafenexpress São Paulo	Kommt in stark reduzierter Form als S-Bahnlinie Onix

Metro Porto Alegre	In Planung, 14,9 km (Phase 1), danach weitere 10,9 km in Phase 2, 2,4 Mrd. R\$
Metro Curitiba (Linha Azul)	Kap. 760.000 Personen/Tag, Bau ab 2014, Kosten: 2,3 Mrd. R\$, 17,6 km, soll bis 2019 fertig sein
VLT-Stadtbahn Brasília (Flughafen- A sa Sul)	Vorerst Vorrang für Busse, auf der Schiene frühestens 2018
Metro Rio de Janeiro, Linie 4	Im Bau, wird bis 2016 fertig
Monorailbahn Manaus	Vorerst ohne neues Baudatum verschoben
Metro Salvador	Linie 1, im Testbetrieb, regulär ab September 2014 (Acesso Norte - Lapa); Linie 2 (Flughafen): Machbarkeitsstudie, Bau ab 2015, soll 2017 fertig sein
Metro Belo Horizonte, Linien 1,2 und 3	Bau der Linien 2 und 3, Renovierung, neue Züge, neue Elektrik und Telekommunikation für Linie 1, mindestens 3,5 Mrd. R\$, Anfang 2014 Zusage für 2 Mrd. R\$ durch Regierung

\*) 1 brasilianischer Real (R\$) = 0,321 Euro (Referenzkurs März 2014)

Quelle: Recherchen von Germany Trade & Invest

### Stärkere Beteiligung privater Unternehmen

Bei den Flughäfen stieß die anstehende WM zumindest die Tür für eine stärkere private Beteiligung auf. So gingen in mehreren, zum Teil umstrittenen Auktionen die großen internationalen Flughäfen Cumbica (São Paulo), Viracopos (Campinas), Galeão (Rio de Janeiro), Confins (Belo Horizonte), Juscelino Kubitschek (Brasília) und São Gonçalo do Amarante (Natal) mehrheitlich an private Betreiber.

Diese versuchen, bis zur WM die nötigsten Reparaturen vorzunehmen, der Großteil des Ausbaus wird jedoch in den kommenden Jahren ablaufen. Das gilt auch für die übrigen Airports, bei denen noch die Flughafenbehörde Infraero das Sagen hat, sowie für Regionalflughäfen, die an den Privatsektor übergeben werden sollen.

Bei den Häfen laufen die letzten hektischen Vorbereitungen, um die Anlegepiers in Fortaleza, Manaus, Natal, Salvador und Santos auf die Ankunft der zahlreichen Kreuzfahrtschiffe vorzubereiten, die für zusätzliche Schlafplätze sorgen sollen. Bislang ist diesbezüglich erst Recife in WM-Form. Laut den Plänen sollen jeweils bis zu sechs Kreuzfahrtschiffe gleichzeitig anlegen können.

Auch die ambitionierten Vorhaben zum Ausbau der Telekommunikation, der Wasserwirtschaft sowie der Kranken- und Energieversorgung werden offenbar mehr Zeit in Anspruch nehmen als geplant. Die starke Konzentration auf die direkten Sportbauten zeigt das Zitat des Fußballidols Ronaldo, der in die Vorbereitung involviert ist: "Eine Fußball-WM macht man nicht mit Krankenhäusern."

Nichtsdestotrotz ist der Bedarf an modernem Equipment für die brasilianischen Großstädte in allen Bereichen sehr groß und die aufstrebende Wirtschaftsmacht wird sich diesen immer offensichtlicheren Engpässen sehr bald stellen müssen. Zumal der Unmut auf der Straße immer stärker wird.

Laut der abschließenden Fassung der Prioritäts- und Zuständigkeitsliste wird die Fußball-WM, die der damalige Präsident Lula als WM des Privatsektors bezeichnete und für die er keinen Centavo an öffentlichem Geld ausgeben wollte, den Steuerzahler rund 25 Mrd. R\$ kosten.

Davon fließen 8,1 Mrd. R\$ in den öffentlichen Nahverkehr, 8 Mrd. R\$ in die Stadien, 6,3 Mrd. R\$ in die Flughäfen, 1,9 Mrd. R\$ in Sicherheitsmaßnahmen, 650 Mio. R\$ in den Ausbau der Kreuzfahrtschiffsanlegestellen und 404 Mio. R\$ in die Telekommunikation. Rund 210 Mio. R\$ werden für temporäre Bauten und 180 Mio. R\$ für die weitere Tourismusinfrastruktur ausgegeben.

Oliver Döhne

[amerika@gtai.de](mailto:amerika@gtai.de)

### **Mehr zum Thema:**

[Die Argentinier sind wohlhabender als bisher angenommen](#)

[Israel braucht innovative Lösungen für den öffentlichen Verkehr](#)

[Brasilien reorganisiert seine Energiewirtschaft](#)

© Germany Trade & Invest

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck - auch teilweise - nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.