

böll | thema

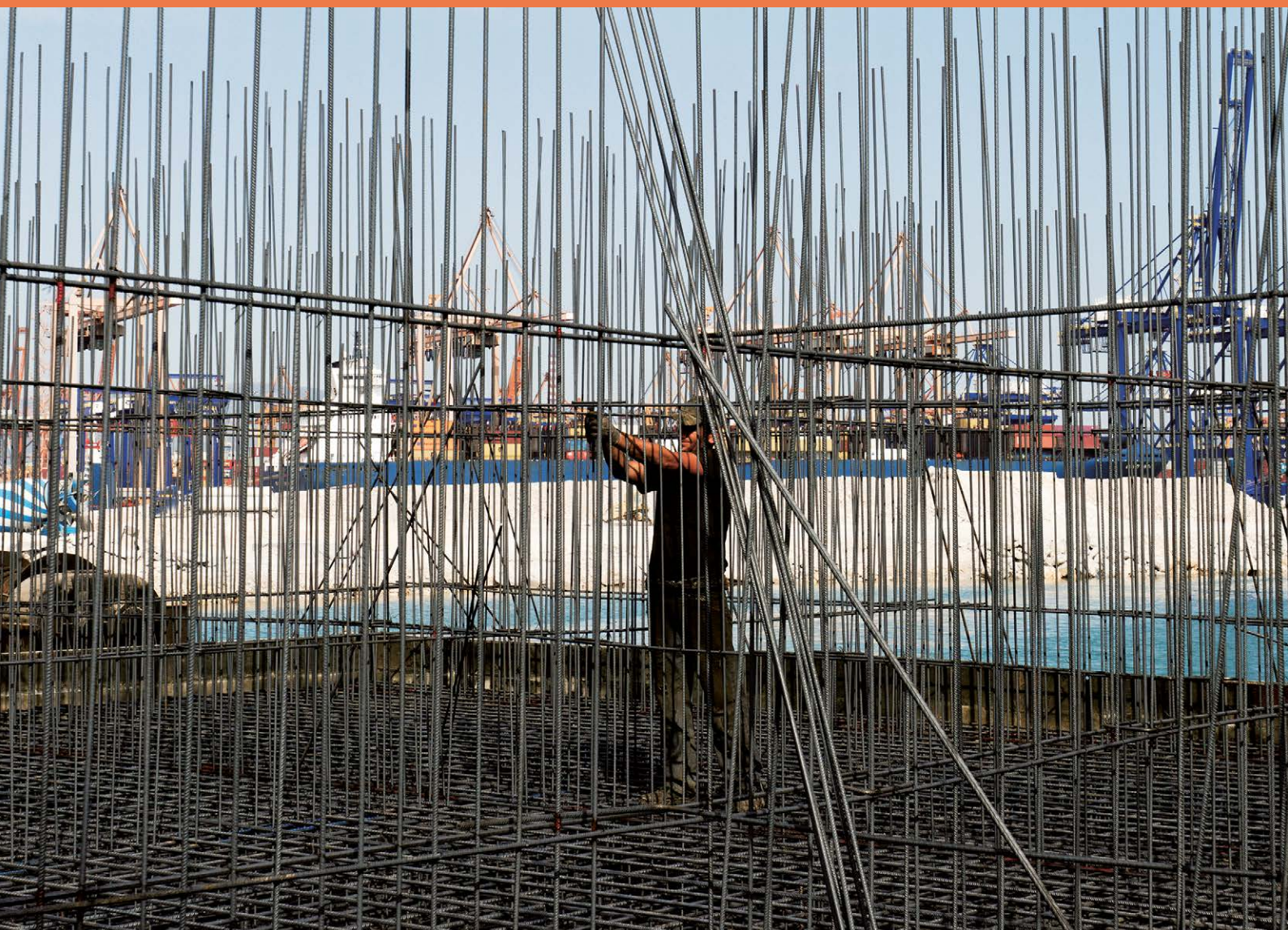
20-1

Megaprojekte: Nicholas
Hildyard erklärt, warum
ÖPP undemokratisch sind.

Gigaprojekte: Die Neuen
Seidenstraßen – wem
nützen sie wirklich?

Gutes Projekt: In Utrecht
steht die größte Fahrrad-
parkgarage der Welt.

Das Magazin der Heinrich-Böll-Stiftung



Weichenstellungen

Infrastrukturen gestalten unsere Zukunft

Erbitterte Konflikte um Infrastrukturprojekte sind so alt wie die Umweltbewegung. Kämpfe um Startbahnen, Atomkraftwerke und Autobahnen haben die GRÜNEN stark gemacht.

Ein Beispiel aus der Gegenwart: Lamu ist ein Archipel vor der Küste Kenias, ein Paradies für Kleinfischer und Touristen, mit Mangroven und Korallenriffen. Ein riesiger Tiefseehafen, gebaut mit chinesischen Firmen, wird es wohl zerstören und Kenia weiter verschulden. Ein Kohlekraftwerk, das zu diesem Infrastrukturkomplex gehört, kann wegen der Proteste vor Ort vielleicht noch verhindert werden.

Ob Riesenstaudämme oder gigantische Windparks in Mexiko: Die Konflikte entstehen, weil solche Projekte nicht selten die Natur zerstören, weil Menschen vertrieben werden, die Kosten eskalieren oder Korruption im Spiel ist, wie in Lamu. Aber immer geht es auch um den Zugang zu Land, Bildung, Trinkwasser, Energie und Mobilität.

Folgen wir den G20, dann stehen wir vor einer Expansion von Infrastrukturprojekten. Die Investitionen sollen verdoppelt werden – finanziert durch Privatkapital nach «innovativen» Modellen und Öffentlich-Private Partnerschaften. Umso mehr stellt sich die Frage, ob solche Projekte demokratisch geplant und realisiert werden und auch die Menschenrechte achten.

Wir werden uns weiter einmischen. Wir werden Menschen und Organisationen weltweit unterstützen, die für ihre Rechte eintreten. Wir werden fragen: Welche Infrastruktur brauchen wir und wem wird sie nutzen? Denn eines ist gewiss: Ob der Amazonasregenwald erhalten bleibt oder wir unsere Klimaziele erreichen, darüber entscheidet auch die Infrastruktur, die wir bauen.

Ihre Barbara Unmüßig



Barbara Unmüßig
Vorstand der
Heinrich-Böll-Stiftung

Editorial

1 Von Barbara Unmüßig

Wo wir stehen

3 **Infrastrukturen stellen Weichen**
Eine Einführung
Von Jörg Haas

Dossier

6 **Wissenswertes zur Infrastruktur**
Geschichte, Projekte, Finanzierung, Debatten – und wo wir heute stehen.
Von Hanna Gersmann

Statement

12 **«Save Lamu»**
Die Umweltorganisation «Save Lamu» stoppt den Bau eines Kohlekraftwerkes in Kenia – und erringt damit einen ersten wichtigen Sieg.
Von Ilona Eveleens

Großes Interview

14 **«Wer privat in die Infrastruktur investiert, will Gewinne machen»**
Das große Interview mit dem britischen Forscher Nicholas Hildyard, der die Finanzierung von Mega-Projekten zutiefst undemokratisch findet.
Interview:
Kerstin Kloss

Menschenrechte

18 **«Die Folgen werden verheerend sein»**
Ein Gespräch mit Mac Darrow, Repräsentant des Hohen Kommissars für Menschenrechte.
Interview:
Sebastian Duwe

In Bildern

19 **Platz da!**
Was bleibt von den Verheißungen? Sieben Infrastrukturprojekte veranschaulichen positive und negative Konsequenzen.
Von Hanna Gersmann

Regenwald

26 **Wenn der Himmel brennt**
In Amazonien, Brasilien, zeigt sich die kalte Logik vieler Infrastrukturprojekte. Eine ganze Region wird abgefackelt und zum Korridor für die Sojaproduktion.
Von Thomas Fatheuer

Südlink

28 **«Echte Beteiligung macht den Unterschied»**
Ingrid Nestle war als Staatssekretärin mitverantwortlich für die Errichtung von Südlink – und sah sich mit Widerstand konfrontiert.
Interview: Anja Krüger

Die Neuen Seidenstraßen

29 **Highway oder Sackgasse?**
Mit dem Bau der Neuen Seidenstraßen versprach China unter anderem einen weltweiten Schub für die Entwicklung vieler ärmerer Länder. Wem nützt dieses gigantische Projekt tatsächlich?
Von Uwe Hoering und Christa Wichterich

33 **Chinas neue Freunde**
Die Neuen Seidenstraßen verschieben die politischen und wirtschaftlichen Kräfteverhältnisse.
Von Uwe Hoering.

Megaprojekte

34 **Der Fluch der Größe**
Fragwürdiger Nutzen, explodierende Kosten – trotzdem erfreuen sich Megaprojekte weiter großer Beliebtheit. Was steckt dahinter?
Von Bent Flyvbjerg

Neue Wege

36 **Infrastrukturpolitik ist Klimapolitik**
Warum es höchste Zeit wird, in fossilfreie Projekte zu investieren.
Von Jörg Haas

Finanzakteure

38 **Wie viel Mitsprache ist erlaubt?**
Die Asiatische Infrastruktur Investment Bank (AIIB) präsentiert sich als umweltfreundliche Bank. Ihre Bilanz lässt Zweifel aufkommen.
Von Korinna Horta

ÖPP

40 **Private Gewinne, öffentliches Risiko**
Warum die Errichtung von Infrastruktur im Rahmen einer öffentlich-Privaten Partnerschaft keine gute Idee ist.
Von Markus Henn

Leuchttürme

41 **Hier wimmelt das Leben**
Utrecht beherbergt seit Kurzem das größte Parkhaus der Welt – für Fahrräder.
Von Gunda Schwantje

Das letzte Wort

44 **«Manchmal ist Infrastruktur erst schön, wenn sie rückgebaut wurde»**
Von Arno Frank

Infrastrukturen stellen Weichen



Text: Jörg Haas

Diesen Artikel schreibe ich in meiner Heimatstadt Stuttgart. Im Café warte ich auf den Beginn der Demonstration für den globalen Klimastreik am 20. September. Bei der Anreise kam ich durch den Stuttgarter Hauptbahnhof, in dem seit Jahren ein riesiges Loch klafft: Die Baustelle für «Stuttgart 21». Soviel Zement, soviel Stahl, soviel Emissionen, soviel Geld, denke ich bei ihrem Anblick.

Ein Mega-Infrastrukturprojekt, das inzwischen auch der Bahn-Vorstandschef be-reut, das aber nun so weit fortgeschritten ist, dass keiner mehr aussteigen kann. Augen zu und durch ist nun die Parole, obwohl die Kosten von ursprünglich 2,5 auf 8,2 Milliarden Euro gestiegen sind, Tendenz weiter steigend. Dabei wird immer deutlicher, dass für das viele Geld ein Nadelöhr für den geplanten Deutschlandtakt in Beton gegossen wird. Der Deutschlandtakt soll in einem Jahrzehnt unser Land mit umweltfreundlichen Bahnverbindungen im Halbstundenrhythmus erschließen.

Infrastruktur stellt Weichen: Wie wir uns fortbewegen, und wie wir Energie erzeugen und verteilen. Wie wir kommunizieren, und welches Wasser wir trinken. Ob wir die Wende zur klimafreundlichen Gesellschaft schaffen. Ob unsere Flüsse sauber werden, und ob sie noch frei fließen dürfen. Ob unsere Städte öffentliche Räume für alle werden, oder privatisierte Tempel für Konsumenten. Ob Bildung und Gesundheit als öffentliche Güter oder nach Gewinninter-

sen organisiert werden. Ob Platz für Fahrräder geschaffen wird oder für Stadtautobahnen. Ob Züge von China nach Europa fahren, dank denen wir Elektronik binnen weniger Tage quer durch den asiatischen Kontinent geliefert bekommen. Ob Regenwälder für Holzfirmen und Palmölplantagen erschlossen werden, oder afrikanische Dörfer Strom und Zugang zum nächsten Markt bekommen. Ob Pipelines und LNG-Terminals für fossiles Gas gebaut werden, oder Stromleitungen Offshore-Windparks ans Netz bringen.

All diese Fragen werden durch Entscheidungen über Investitionen in Infrastruktur auf die lange Frist beantwortet. Nicht für eine Legislaturperiode, sondern für Jahrzehnte. «Lock-in» heißt der Anglizismus für das «Einrasten» von Entwicklungspfaden, die selbst bei späteren Regierungswechseln nur schwer zu verlassen sind. So prägt zum Beispiel in Stuttgart der autobahnähnliche Ausbau der durch die Stadt führenden Bundesstraßen in den



Fotografie: picture alliance/APA/picturedesk.com (unten) picture alliance/Vestendel (oben)

60/70er Jahren die Stadt bis heute. Und er hat den Autoverkehr weiter angezogen, hat Interessensgruppen für Automobilität geschaffen. Das geht so weit, dass sich heute selbst grüne Stadt- und Landesregierungen schwertun, Gerichtsurteile zu den Schadstoffbelastungen am Neckartor umzusetzen, denn der Protest der Autofahrer ist sicher.

Unter einer dieser Stadtautobahnen, die als B10/B27 vom Norden in die Stadt führt, verschwand Anfang der 70er Jahre das Haus meiner Großeltern samt dem wunderbaren Garten, in dem wir Enkel eine glückliche Kindheit verbracht hatten. Sie hatten sich das schöne Haus durch Krieg und Inflation vom Munde abgespart, doch von der mageren Entschädigung konnten sie sich kein neues in Stuttgart-Zuffenhausen leisten. So mussten sie als Rentner umziehen, im weit entfernten Schwäbisch Hall reichte es gerade noch für ein winziges Reihenhauses.

Damit sind sie noch glimpflich davongekommen: Zwischen 2004 und 2013 mussten 3,4 Millionen Menschen allein für Weltbankprojekte weichen, wie eine Recherche des Internationalen Konsortiums für Investigativen Journalismus herausfand. Zumeist sind es Menschen, die in Slums wohnen, Fischersleute, Kleinbäuerinnen und -bauern, Hirtinnen und Hirten, die mit ihrem Land oft auch ihre Lebensgrundlage verloren.

Keine Frage, wir brauchen neue Infrastrukturen. Doch sie stellen nicht in erster Linie technische Fragen an Ingenieure. Welche Infrastruktur, für welche Form von Entwicklung, in wessen Eigentum, zu wessen Nutzen und zu wessen Lasten? Das sind die eminent politischen Fragen, an denen sich Konflikte um Infrastrukturprojekte entzünden. Wie wir diese Fragen beantworten, das wird darüber entscheiden, ob Klimaziele erreicht, ob Wälder erhalten, ob Wasser sauber wird – kurz: ob unsere Lebensgrundlagen erhalten bleiben oder nicht.

Denn Infrastrukturpolitik hat globale Dimensionen: Geht es nach den Wünschen der G20, werden die Infrastrukturinvestitionen weltweit in den nächsten Jahren verdoppelt. Der Bedarf ist groß: Milliarden Menschen ziehen in die Städte, brauchen Wasser und Abwasser, Energie, Transport, Kommunikation, Krankenhäuser, Schulen.

Zwölf Billionen US-Dollar sollen investiert werden. Die im globalen Steuerwettbewerb geschrumpften Staatsbudgets geben das nicht her. Eine «Infrastruktur-lücke» wird diagnostiziert, und der private Kapitalmarkt soll sie stopfen. «Infrastruktur als Anlageklasse» heißt das G20-Schlagwort, unter dem Infrastruktur in Öffentlich-Pri-



vaten Partnerschaften (ÖPP) privat finanziert und betrieben werden soll. Der Staat soll die Gewinne garantieren. De-Risking nennt man das in der Finanzbranche. Doch das mit den riesigen Investitionen verbundene Risiko verschwindet nicht, es verschiebt sich nur auf die öffentliche Hand. Das stellte der IWF fest, als er in der Finanzkrise in Portugal zu Hilfe gerufen wurde und feststellen musste, dass Ausgaben in Höhe von 15% des Bruttosozialprodukts in ÖPPs versteckt waren – vor allem für Straßenbau.

Das Finanzierungsmodell ist sehr «innovativ»: Die privaten Betreiberfirmen erhalten Nutzungsgebühren oder garantierte Zahlungen des Staates. Die Erträge sollen in Finanzprodukten gebündelt und diese nach Risiko gestaffelt von Schattenbanken auf den globalen Kapitalmärkten verkauft werden. Aus dem eingenommenen Kapital wird der Infrastrukturbau refinanziert. Angesichts von Niedrigzinsen soll so auch Ihre Lebensversicherung vom Autobahnbau in Indonesien profitieren. Und natürlich ganz nebenbei auch die Finanzbranche, die das Ganze arrangiert. Darüber sind sich von Beijing bis Washington, von Brüssel bis Jakarta scheinbar alle einig. «Wall Street Konsens» nennt das die britische Wirtschaftswissenschaftlerin Daniela Gabor, in Anlehnung an den «Washington Konsens» der 90er Jahre.

Jörg Haas ist seit 2017 Referent für internationale Politik der Heinrich-Böll-Stiftung, wo er sich mit der großen Transformation zum nachhaltigen Wirtschaften beschäftigt. Zuvor arbeitete er bei Campact vorwiegend zu Handelsabkommen und bei der European Climate Foundation zur internationalen Klimapolitik.

Fotografie: picture alliance/ZBeverluftbild

Wer? Was? Wo? Warum? Wie?
Wissenwertes zur

Infrastruktur

Text: Sebastian Duwe



Fotografie: Davide Monteleone/laif

Illustration: Tanya Tebbener

Infrastruktur, die

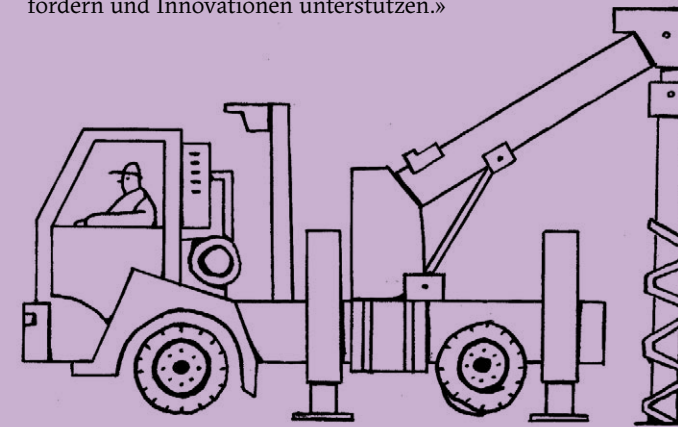
von lat. *infra* «unterhalb» und *structura* «Zusammenfügung»

Laut Duden: «notwendiger wirtschaftlicher und organisatorischer Unterbau als Voraussetzung für die Versorgung und die Nutzung eines bestimmten Gebiets, für die gesamte Wirtschaft eines Landes»

In dieser Ausgabe: öffentlich genutzte technische Infrastruktur, dazu gehören zum Beispiel Straßen, Bahnlinien, Radwege, Schifffahrtswege, Bahnhöfe, Flugterminals und Häfen, aber auch Strom- und Wasserleitungen, die Entsorgungs- und Aufbereitungseinrichtungen für Abwasser und Müll, auch Kommunikationsnetze.

Das Ziel 9 der 17 Nachhaltigkeitsziele,

mit denen die Vereinten Nationen ihre Vision für das Jahr 2030 skizziert haben: «Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, inklusive und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen.»



Megaprojekt, mega Kosten

Heute erfreut sich Hamburg an der Elbphilharmonie. Aber lange war sie nur eins: eine gigantische Baustelle. Am Ende wurde sie mit 800 Millionen Euro zehnmal so teuer wie geplant. Ein Megaprojekt war es aber nicht. Die gängige Definition: komplexe Großprojekte, die in der Regel eine Milliarde Dollar oder mehr kosten, deren Entwicklung und Bau viele Jahre in Anspruch nehmen, an denen mehrere öffentliche und private Akteure beteiligt sind und die Millionen von Menschen betreffen.

Bauwerke für die Ewigkeit

Die Pyramiden von Gizeh – sie sind das Megaprojekt schlechthin. Die Bauwerke, am Rande Kairos gelegen, sind viereinhalb Jahrtausende alt. Allein in der größten, der Cheops-Pyramide, wurden 2,3 Millionen Steinblöcke verbaut, macht: rund

5,7 Millionen Tonnen Gesamtgewicht. Schätzungsweise 20.000 Arbeiter haben sie in etwa 20 Jahren aufgeschichtet – für die Ewigkeit. Infrastrukturprojekte von heute haben eins gemein mit den Pyramiden der Antike: Sie prägen eine Region, wenn auch nicht immer für Jahrtausende, dann doch für Jahrzehnte oder Jahrhunderte.

Wenn nur Ruinen bleiben

Als «Weiße Elefanten» werden große Bauprojekte verpönt, die viel Geld verschlingen, nie genutzt werden und am Ende verrotten. Bekannt ist das Beispiel des AKW Zwentendorf bei Wien, das nie in Betrieb genommen wurde. In Deutschland wurde der Schnelle Brüter bei Kalkar zum Vergnügungspark umgewandelt und entsprechend genutzt.

Ökologisch unterirdisch: Die Fehmarnbeltquerung

Es ist eines der größten Infrastrukturprojekte in Europa, Umweltschützer lässt es rasen: Ein rund 18 Kilometer langer Tunnel soll Deutschland mit Skandinavien verbinden und die Reisezeit zwischen Hamburg und Kopenhagen auf 2,5 Stunden verkürzen. Ursprünglich sollte die Fehmarnbeltquerung schon 2018 fertig sein. Daraus wurde nichts, zu umstritten ist der Bau mit derzeit veranschlagten Kosten von 12 Milliarden Euro, Hinterlandanbindung inklusive. Umweltschützer, Einheimische und das Scandlines Fährunternehmen beklagen das Projekt derzeit vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. Sie halten den Tunnel für eine unzumutbare Belastung der Ostsee. Die Meeresenge zwischen der deutschen Ostseeinsel Fehmarn und der dänischen Insel Lolland, teils Schutzgebiet, soll von einem rund 100 Meter breiten, 30 Meter tiefen und 20 Kilometer langen Graben durchpflügt werden. Die Strecke, die gen Süden ausgebaut werden soll, damit Schnellzüge und Autos aus dem Tunnel nicht stecken bleiben, macht den Einheimischen auf Fehmarn Sorgen. Sie fürchten, dass die Touristen wegbleiben. Die Reederei sieht ihre Existenz bedroht. Auch der infrastrukturelle Mehrwert steht in Frage. Mit 12.000 Fahrzeugen sei am Tag zu rechnen, heißt es beim Nabu. Dafür werde sonst nicht einmal eine Umgehungsstraße gebaut.

Versandet: Das Wüstenstromprojekt Desertec

Solarstrom aus der Sahara für Europa – das war die Idee von Desertec, einem der ehrgeizigsten Erneuerbare-Energien-Projekte überhaupt. Dahinter standen große Unternehmen wie ABB, die Deutsche Bank, E.on, RWE, Siemens. Doch die von ihnen 2009 gegründete Desertec Industrial Initiative (DII) zerfiel schon fünf Jahre später. Nur eine kleine Beraterfirma blieb übrig. Dabei hatte der Siemens-Chef die Mission in eine Reihe mit der Mondlandung gestellt. Doch es gab Streit, ob es nicht sinnvoller wäre, sich zunächst um die Energieversorgung vor Ort zu kümmern. Auch die

Wirtschaftlichkeit stand in Frage. Obendrein verunsicherten der Arabische Frühling, Umstürze, Terror und Bürgerkriege in der Region die Investoren. Ganz aufgegeben ist die Wüstenstrom-Idee aber nicht: In Nordafrika und im Nahen Osten werden derzeit mehrere Dutzend Großanlagen geplant oder gebaut, für die Stromversorgung des jeweiligen Landes.

Afrika ohne Strom – noch ...

Satellitenaufnahmen der Erde bei Nacht zeigen: Afrika bleibt im Dunkeln. Nur ganz wenige große Städte leuchten. Afrika mit seinen fast 1,3 Milliarden Menschen hat gerade mal eine Stromerzeugungskapazität von rund 160 Gigawatt. Das ist weniger als Deutschland an installierter Leistung besitzt.

Die African Renewable Energy Initiative (AREI) setzt sich zum Ziel, bis 2020 mindestens 10 Gigawatt (GW) und bis 2030 300 GW erneuerbare Energie in Afrika zu erzeugen. Sie zählt dabei auf die Unterstützung der Afrikanischen Union. Auch Deutschland unterstützt die Initiative.

Eine Leuchtturmfunktion für Wüstenenergie hat das Solarkraftwerk «Noor» bei Ouarzazate südöstlich von Marrakesch. Noor hat eine Kapazität von 580 MW und ist eine der größten Solaranlagen der Welt. Das solarthermische Kraftwerk speichert seine Energie als Wärme völlig ökologisch in Salz und liefert so rund um die Uhr saubere Energie für die marokkanische Bevölkerung.

Wasser – nicht für alle

2,1 Milliarden Menschen haben keinen Zugang zu sauberem und durchgängig verfügbarem Trinkwasser. 4,3 Milliarden Menschen können keine hygienischen Sanitäranlagen nutzen. Besonders betroffen sind dabei ohnehin diskriminierte Gruppen. Das zeigt der Weltwasserbericht 2019 «Niemanden zurücklassen», den die UNESCO im Auftrag der Vereinten Nationen erstellt hat.

Und die Bemühungen sind vielfältig: In Tansania zum Beispiel wird Wasser über «Cloudfisher» gewonnen, über Nebelnetze, die Wasser aus den Nebelwolken ziehen.



Klimaproblem Zement

Bis zur Mitte des Jahrhunderts werden drei von vier Menschen in Städten leben. 6,5 Milliarden Menschen sind das dann, die mit Wohnungen und Jobs versorgt werden müssen, mit Nahrung, Wasser und Energie, erklärt der Wissenschaftliche Beirat Globale Umweltveränderungen, WBGU, in seinem Gutachten «Der Umzug der Menschheit». Das birgt neben den sozialen auch große ökologische Probleme: Allein in China wurde innerhalb von nur drei Jahren, von 2008 bis 2010, mehr Zement verbaut als in den Vereinigten Staaten von Amerika im gesamten 20. Jahrhundert. Errichtet die Menschheit die neuen Städte wie bisher mit Beton, Stahl und Zement, sei der Kampf gegen den Klimawandel nicht zu schaffen, warnen die Fachleute. Allein die Herstellung dieser Materialien würde bis 2050 so viele Klimagase freisetzen, dass das Pariser 1,5-Grad-Ziel praktisch nicht mehr zu halten wäre. Die Alternativen: Holz, Lehm, Stroh, oder neue Materialien wie CO₂-armer Zement und Carbon.

Größter Baumeister: China

Chinas Prestigeprojekt «Neue Seidenstraße» – offiziell «One Belt, One Road» (ein Band, eine Straße) genannt – soll Asien, Europa und Afrika verbinden, unter anderem mit neuen Straßen, Zugstrecken, Flugterminals, Häfen am Indischen und am Pazifischen Ozean, Öl- und Gaspipelines nach Russland, Kasachstan und Myanmar. Das Problem: Die Mammutprojekte führen manchmal in die Schuldenfalle. Betroffen sind zum Beispiel Sri Lanka und einige Pazifikinseln. Dort ließ sich Peking Eigentum an wichtigen Infrastrukturprojekten überschreiben, nachdem die Regierungen ihre Kredite und Zinsen aus China nicht mehr zurückzahlen konnten. Der Internationale Währungsfonds gab sich alarmiert, warnte China 2018 davor, wirtschaftlich schwachen Staaten zu hohe Schulden aufzubürden. Ein internationales Expertenteam forderte unlängst, dass an Entscheidungen über Infrastrukturprojekte neben Regierungen und Finanzinstitutionen auch zivilgesellschaftliche Organisationen, betroffene Kommunen und Experten für Naturschutz, Klimawandel und Gesundheit beteiligt werden. (s.a.S. 29 «Highway oder Sackgasse?»)

Billionenschwerer Finanzbedarf:

Rund zwei Billionen US-Dollar pro Jahr. Das ist der weltweite Finanzierungsbedarf für Infrastrukturen laut OECD, der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung.

Umstrittenes Engagement von Weltbank und CO.

Er ist ein enger Vertrauter des US-Präsidenten Donald Trump: David Malpass, seit April diesen Jahres Präsident der Weltbank. Zuvor war er vor allem als Kritiker der Institution aufgefallen. Zu mächtig, zu wenig effizient sei sie. Vom Multilateralismus hielt er auch nicht viel. Die Zusammenarbeit mit anderen Ländern ging ihm zu weit. Doch dann schlug er neue Töne an. Er erklärte, er fühle sich der Aufgabe der Weltbank verpflichtet: dem Kampf gegen die Armut. Die internationale Gemeinschaft müsse handeln. Und da der Klimawandel die Ärmsten besonders treffe, sei auch er zu bekämpfen.

Die von der Weltbank festgesetzte Armutsgrenze liegt derzeit bei kaufkraftbereinigten 1,90 US-Dollar pro Tag. 2018 lebten demnach 8,6 Prozent aller Menschen auf der Welt in Armut. Bis 2030 soll der Anteil auf 3 Prozent fallen. So hat es sich die Weltbank vorgenommen. Sie ist eine der großen Finanziere von Entwicklungsvorhaben, die USA sind ihr größter Beitragszahler. Sie finanziert den Bau von Autobahnen in Pakistan, von Stromleitungen in Uganda und so fort.

Begonnen hat alles im Sommer 1944. Da trafen sich in dem US-Ferienort Bretton Woods Ökonomen und Regierungspolitiker aus 44 Ländern, um die Weltwirtschaft zum Ende des Zweiten Weltkriegs wiederzubeleben und für ein stabiles Finanzsystem zu sorgen. Sie einigten sich dann auf die Gründung des Internationalen Währungsfonds und der Weltbank, letztere zuständig für den Wiederaufbau der zerstörten Länder. Schon bald wurde sie dann zur Entwicklungsbank für Afrika, Asien und Lateinamerika. Das Sagen haben vor allem die Industrieländer. Den größten Stimmrechtsanteil mit fast 16 Prozent haben die USA. Deutschland hat 4 Prozent.

Die Dominanz der USA und von Europa sah die chinesische Regierung schon lange skeptisch. Im Jahr 2013 kündigte sie dann die Gründung einer neuen multilateralen Entwicklungsbank an. 2015 entschieden sich unter anderem Großbritannien, Deutschland und Frankreich, sich an der Bank zu beteiligen. 2016 nahm die Asiatische Infrastruktur-Investitionsbank (AIIB) in Peking ihre Arbeit auf. China ist mit über 26 Prozent der Stimmanteile in der AIIB die tonangebende Nation. Deutschland hält 4 Prozent der Stimmanteile.

Die milliardenteuren Projekte der Banken sind häufig umstritten. Es werde – trotz ökologischer und sozialer Richtlinien, die sich die Banken selbst geben – kaum Rücksicht auf Einheimische genommen, das Klima oft weiter angeheizt und Wald gerodet, monieren Kritiker. Zu ihnen gehört in Deutschland zum Beispiel die Umwelt- und Entwicklungsorganisation Urgewald. Die AIIB mache es zum Beispiel Betroffenen schwer, eine Beschwerde einzureichen – durch überbordende Bürokratie. Und statt den Klimaschutz voranzutreiben, habe die Weltbank Mosambik geraten, in den Abbau klimaschädlicher Kohle zu investieren. Und das südamerikanische Guyana berate sie bei der Ausbeutung eines Erdölvorkommens vor der Küste. Ob Weltbankchef Malpass eine Wende einleitet?

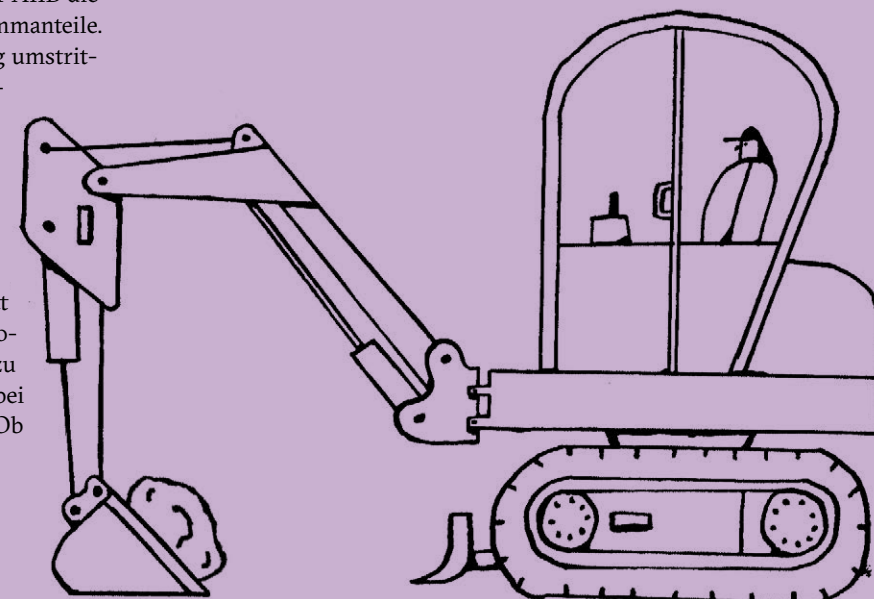
Illustration: Tanya Tebner

Baukosten aus Prinzip unterschätzt

Das Desaster um den Berliner Flughafen BER ist kein Einzelfall. Bent Flyvbjerg hat ein viel zitiertes Buch geschrieben: «Megaprojects and Risk». Er ist Professor für Stadtplanung an der Universität Oxford und gilt als der Experte für die ökonomische Analyse von Großprojekten. Es laufe selten nach Plan, erklärt er immer wieder. Die ehrgeizigen Bauprojekte mit einem Volumen von einer Milliarde US-Dollar und mehr verzögerten sich, würden teurer. Die Kostensteigerungen liegen laut Flyvbjerg bei 70 bis 90 Prozent – je nach Projektart. Baufirmen, die den Zuschlag wollen, stellen die Kosten ihres Vorschlags als möglichst niedrig dar und die Bauzeit als minimal. Das ist die eine Erklärung. Die andere: Politiker glauben ihnen nur zu gerne, können sie sich doch mit den Prestigeprojekten auch ein Denkmal setzen. Flyvbjerg wirbt deshalb für eine Regelung, nach der bei jedem neuen Vorhaben die geplanten Kosten um den jeweiligen Faktor der Vergleichsprojekte erhöht werden müssten. (s.a.S. 34 «Der Fluch der Größe»)

Bahn in Deutschland abgehängt

77 Euro pro Einwohner/in ließ sich Deutschland im Jahr 2018 die Erneuerung des Schienennetzes kosten – und landet damit auf dem drittletzten Platz im Ranking von zehn führenden Volkswirtschaften in Europa. Das zeigt eine Aufstellung der Allianz pro Schiene und der Unternehmensberatung SCI. Spitzenreiterin bei den Investitionen in die Infrastruktur ist demnach die Schweiz mit 365 Euro pro Einwohner/in; es folgen Österreich mit 218 Euro und Dänemark mit 182 Euro. Nur Spanien (29 Euro) und Frankreich (40 Euro) investierten noch weniger als Deutschland in ihr Schienennetz.





150 Mal mehr neue Straßen als Schienen

Nach Berechnungen des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) wurden seit der Bahnreform 1994 bis Anfang 2018 rund 1700 Kilometer Eisenbahnstrecke in Deutschland neu- oder umgebaut und modernisiert. Das Straßennetz sei um gut 250.000 Kilometer verlängert worden.

ÖPP weltweit für Steuerzahlende teuer

Es ist keine neue Idee, doch so stark wie derzeit wurde bisher kaum für sie geworben: Wenn Bahnlinien verrotten, Straßen, Flughäfen, Schifffahrtswege fehlen, weil in der Vergangenheit nicht investiert wurde, sollen Öffentlich-Private Partnerschaften, kurz ÖPP, den Regierungen diese Probleme abnehmen.

Der Staat spare Geld, die Wirtschaft bekomme verlässliche Einnahmen, die Bürger/innen eine gute Infrastruktur, behaupten die Befürworter/innen. Dazu gehören die Weltbankgruppe, andere multilaterale Entwicklungsbanken ebenso. Entscheidende Sorge der Kritiker/innen: Die langfristigen Risiken der Projekte müssen von den Steuerzahlenden gestemmt werden, während die Gewinne in den Taschen der beteiligten Banken und Unternehmen landen.

Regierungen hält das nicht ab, sie treiben ÖPP voran. So stieg zum Beispiel in den Entwicklungsländern die Summe der in ÖPP investierten Mittel rasant an – von 19 Milliarden US-Dollar im Jahr 2004 auf 144 Milliarden US-Dollar in 2012. Danach verlief die Entwicklung zwar unstet, 2017 erfolgte dann aber wieder ein Anstieg, es waren 40 Prozent mehr Investitionen als im Jahr zuvor.

In der Theorie funktionieren ÖPP so: Firmen finanzieren das Bauwerk, errichten und betreiben es. Die Verträge laufen über Jahrzehnte. Der Staat als Eigentümer muss sich in dieser Zeit um nichts kümmern, er zahlt nur eine monatliche Nutzungsgebühr. Nur: So läuft es selten. Der Bundesrechnungshof kritisiert die Projekte in Deutschland regelmäßig. Auch der Europäische Rechnungshof stellte 2018 fest, dass ÖPP nicht als «wirtschaftlich tragfähige Option zur Verwirklichung öffentlicher Infrastrukturvorhaben angesehen werden» können. Weltweit sieht es nicht besser aus.

Nach genauerer Analyse von zehn ÖPP-Projekten in Industrie- und Entwicklungsländern in vier Kontinenten kamen 2018 die Fachleute der unabhängigen Organisation European Network on debt and development (Eurodad) in Brüssel zum Ergebnis, dass die Zahl der Fehlschläge so groß ist wie die der Projekte.

Im Bericht «History RePPPeated: Warum Öffentlich-Private Partnerschaften kein Erfolgsmodell sind» heißt es, alle zehn Projekte seien «zu einer schweren Belastung für die Bürgerinnen und Bürger» geworden. Die Kosten: unterschätzt. Die Kluft zwischen Arm und Reich: verschärft.

Fotografie: Frieder Blicke/laif

In Lesotho zum Beispiel stimmte die Kalkulation für das ÖPP-finanzierte Queen Mamohato Hospital nicht, dem Staat fehlt darum jetzt Geld für die medizinische Versorgung der Bevölkerung auf dem Lande. Oder Indonesien: Seit in Jakarta ein privater Betreiber, Jakarta Water, die Wasserversorgung übernommen hat, sind die Monatsrechnungen für viele arme Familien nicht mehr bezahlbar. Oft müssen sie Wasser in Benzinkanistern kaufen, was schon mal ein halbes Tageseinkommen kosten kann. Und beim Bau eines Kohlekraftwerks unweit der Küstenstadt Mundra im indischen Bundesstaat Gujarat wurden unter anderem Tausende von Fischerfamilien vertrieben.

Empfehlungen der Eurodad-Autoren unter anderem: «das aggressive Werben» für ÖPP beenden, Finanzierung von Projekten aus Steuermitteln bevorzugen, Zivilgesellschaft bei großen Infrastruktur- und Dienstleistungsprojekten «breit» einbeziehen und lokale Gemeinwesen, Gewerkschaften und andere Interessenträger teilhaben lassen und «strenge Transparenzstandards» durchsetzen.

Privatheit schöngerechnet – die A1

Regierungen geben die Planung, die Finanzierung oder den Bau von Autobahnen oder Tunneln immer wieder aus der Hand. Der Ausbau der A1 von Bremen nach Buchholz in Deutschland galt einst als Vorzeigeprojekt – und geriet zum öffentlich-privaten Debakel. 2018 verklagte der private Autobahnbetreiber A1 Mobil die Bundesrepublik, vertreten durch das Land Niedersachsen, auf Zahlung von 778 Millionen Euro.

Hintergrund: Innerhalb von nur vier Jahren wurde die gut 65 Kilometer lange Strecke im staatlichen Auftrag von der privaten Gesellschaft A1 Mobil erneuert. Das Konsortium übernahm – so ist es bei Öffentlich-Privaten Partnerschaften, den ÖPP-Projekten, üblich – die gewaltigen Kosten und verpflichtete sich über 30 Jahre zu ihrem Betrieb. Auf dem Papier wurde der Staat entlastet. Bezahlt werden sollte A1 Mobil dann durch Einnahmen aus der Lkw-Maut, die auf dem Autobahnteilstück anfallen.

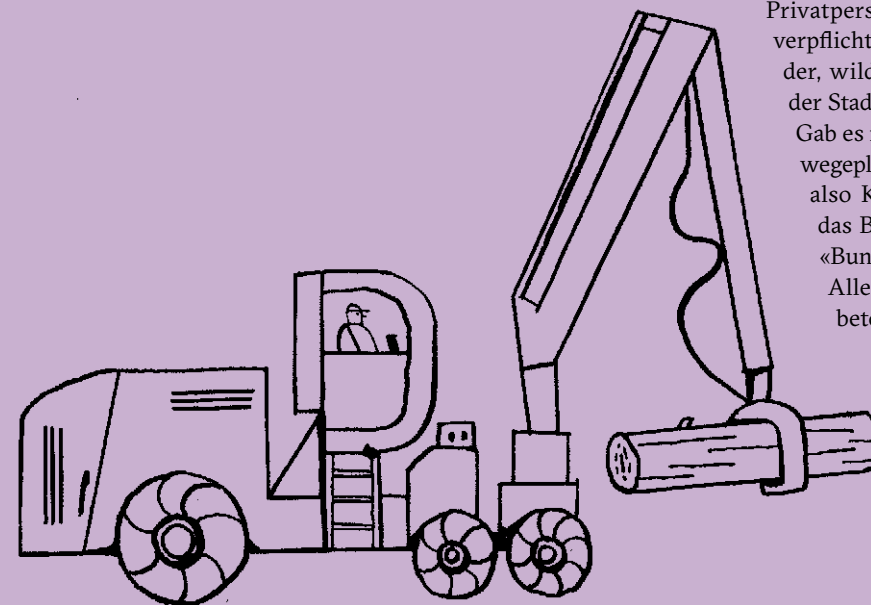


Illustration: Tanya Tebner

Doch dann rollten weniger Lkw über die Straße als erhofft. Auch möglich, dass Unternehmen bewusst zu optimistisch kalkulieren, um sich Aufträge zu sichern. Das Landgericht Hannover wies die Klage von A1 Mobil ab, doch das Unternehmen legte Berufung ein. Das Oberlandesgericht Celle verhandelt darüber ab diesem Herbst. A1 Mobil wehrt sich gegen das Argument, es habe mit der Übernahme der Autobahn auch das Risiko übernommen, dass das Verkehrsvolumen geringer ausfallen kann als erwartet.

Der Fall nährte die Zweifel am Segen von ÖPP, die es nicht nur in Deutschland gibt, sondern weltweit. Inzwischen hat sich zwar einiges getan: Ab 2021 wird sich die Autobahn GmbH im Eigentum des Bundes um das 13.000 Kilometer lange Netz der Autobahnen kümmern. Der Bund übernimmt damit die bislang bei den Ländern liegende Hoheit für Planung, Bau und Betrieb. Straßenbauprojekte in Öffentlicher-Privater Partnerschaft sind aber weiterhin möglich, sie sollen lediglich begrenzt werden.

Solaranlagen fürs Land

Es gibt eine junge Gründerszene mit neuen Ideen, damit jeder selbst Strom produzieren kann. So vertreibt das Berliner Unternehmen Mobisol seit 2013 in strukturschwachen Regionen Photovoltaikanlagen, vor allem in Zentral- und Ostafrika – für den Betrieb eines Kühlschranks, oder auch eines Kiosks oder Friseurladens. Einfach ist das allerdings nicht. Das Unternehmen durchläuft derzeit ein Insolvenzverfahren, der Geschäftsbetrieb läuft aber weiter. Schon 2017 hatten sich zwei Ingenieure von Mobisol abgesellt und Solarworx gegründet. Sie versuchen es mit einem etwas anderen Geschäftsmodell. Der Wettbewerb ist groß. Fosera aus dem baden-württembergischen Illerkirchberg bietet zum Beispiel ähnliche Produkte an.

Infrastruktur in grün

Seit Juli darf London sich «Nationalparkstadt» (National Park City) nennen. Sie ist weltweit die erste Stadt mit diesem Titel, hinter dem die National Park City Foundation steckt. Zusammen mit World Urban Parks und dem Salzburg Global Seminar hat sie eine internationale Charta für Nationalparkstädte entwickelt. Diese haben der Londoner Bürgermeister zusammen mit Organisationen und Privatpersonen unterzeichnet. Es ist eine Art Selbstverpflichtung: Sie versprechen die Stadt grüner, gesünder, wilder und fairer zu machen. Doch nicht nur in der Stadt soll die Natur wieder mehr Platz bekommen. Gab es in Deutschland lange nur den Bundesverkehrswegeplan oder den Netzentwicklungsplan für Strom, also Konzepte für die «graue Infrastruktur», legte das Bundesamt für Naturschutz 2017 erstmals das «Bundeskonzzept Grüne Infrastruktur» vor. Das Ziel: Allorten wilder werden. Tag für Tag asphaltiert, betonierte, verbaut Deutschland derzeit eine Fläche von rund 60 Hektar.

Hanna Gersmann, Journalistin, schreibt für «Die Korrespondenten» aus dem Haus der Bundespresskonferenz in Berlin, vor allem über Umwelt-, Verbraucher- und Wirtschaftspolitik.

«Es war ein ganz besonderer Sieg – nicht nur für die Menschen in Lamu, sondern für das ganze Land, für Afrika und die Welt.»

Walid Ahmed Ali, Generalsekretär der Umweltschutzorganisation «Save Lamu»

«Save Lamu» stoppt den Bau eines Kohlekraftwerkes

Text: Ilona Eveleens

Die Umweltschutzorganisation des kenianischen Archipels Lamu, «Save Lamu», hat es geschafft – jedenfalls vorläufig –, den Bau eines Kohlekraftwerkes auf der Hauptinsel zu verhindern. Sie vertritt die Menschen auf dem idyllischen Archipel, einem beliebten Ferienziel im Indischen Ozean, die sich dagegen wehren, dass ihre Umwelt weiter verseucht wird. Das Kraftwerk ist nur ein Teil eines größeren Infrastrukturprojektes, das schon bedrohliche Spuren hinterlassen hat. Sie sind davon überzeugt, dass es sowohl ihrer Gesundheit als auch der Umwelt schaden könnte. «Drei Viertel der arbeitenden Bevölkerung leben von der Fischerei, und die Abwässer einer solchen Anlage würden den Fischbestand bedrohen», sagt Walid Ahmed Ali, Generalsekretär von «Save Lamu».

Die Aktivist/innen auf der Insel hatten mit Hilfe internationaler Organisationen, unter anderem auch der Heinrich-Böll-Stiftung, den Kampf gegen AMU Power aufgenommen, das Firmenkonglomerat, das das Kraftwerk für rund zwei Milliarden Euro bauen will – finanziert von chinesischen Banken. «Save Lamu» konnte AMU Power, aber auch der kenianischen Umweltbehörde, erfolgreich nachweisen, dass sie die Bevölkerung beim Planungsverfahren nicht ausreichend einbezogen hatten. Die Richter eines speziellen Umweltgerichtes gaben der Organisation recht und zogen die Lizenz für den Bau des Kraftwerks zurück. AMU Power hat Berufung eingelegt gegen das Urteil.

Aber auch «Save Lamu» hat dieses Rechtsmittel in Anspruch genommen, ihre Begründung: Bislang hätten sich die Richter noch nicht zu dem Vorwurf geäußert, dass das Kraftwerk gesundheitlichen und wirtschaftlichen Schaden für die Region bedeuten würde. Walid Ahmed glaubt, dass der Rechtsstreit noch viele Jahre dauern kann. Die Mühlen der Justiz würden in Kenia sehr langsam mahlen.

Derweil hat AMU Power der Organisation «Save Lamu» vorgeworfen, sich nicht um die Arbeitslosigkeit auf dem Archipel zu scheren, die Organisation behindere die wirtschaftliche Entwicklung. Walid Ahmet kontert: «Im Gegenteil, wir wollen die Inseln nach vorne bringen, aber nicht zur Erderwärmung beitragen. Kenia hat einen guten Ruf wegen seiner umweltfreundlichen Energieversorgung – warum jetzt auf einmal Kohle?»

AMU Power beabsichtigt, Kohle aus Südafrika zu importieren. Angeliefert werden soll diese in den neuen Großhafen, der gerade in Lamu errichtet wird. Er soll den Hafen von Mombasa entlasten und ist Teil eines noch größeren Infrastrukturprojektes, das Kenia mittels einer Autobahn und Flughäfen mit dem Südsudan und Äthiopien verbinden soll. Hunderte Familien wurden bereits umgesiedelt und oft nur mangelhaft entschädigt. Der beim Bau des Tiefseehafens entstandene Sandaushub wurde in die angrenzenden Mangrovenwälder gebracht und gefährdet dort die Lebensgrundlage der Fischer: Die Mangroven, Heimat von Krebsen und Hummer, gehen ein. Und dann ist da auch noch ein Förderband, das die Kohle auf einer Länge von fünfzehn Kilometern vom Hafen in das Kraftwerk bringen soll. An der Küste entlang.

Zumindest vorläufig aber wird auf Lamu der erste Sieg der Menschen gegen den Firmenkonglomerat AMU Power gefeiert. Walid Ahmed: «Es war ein ganz besonderer Erfolg – nicht nur für die Menschen von Lamu, sondern für das ganze Land, für Afrika und die Welt.»

Ilona Eveleens lebt und arbeitet als freie Korrespondentin und Medientrainerin in Kenia.



Fotografie: picture alliance / AP Images

«Wer privat in die Infrastruktur investiert, will Gewinne machen.»

Interview: Kerstin Kloss

Ihr Buch «Lizenzierter Diebstahl» zu lesen, ist wie eine neue Sprache zu lernen. Sie «übersetzen» Infrastruktur in finanzielle Aspekte von Cashflow und Rendite. Haben Sie ein leicht verständliches Beispiel, das Ihre These illustriert?

Ja, eine Übersetzung ist in der Tat notwendig. Unter Infrastruktur versteht man in der Regel Straßen, Eisenbahnen, Kanäle, Flughäfen, Kraftwerke, Krankenhäuser und Schulen. Aber für den Finanzbereich hat Infrastruktur eine andere Bedeutung. Für Finanziers ist eine Ölpipeline zum Beispiel keine Infrastruktur, wenn sie nicht mit einem stabilen, vertraglich vereinbarten Einkommensstrom verbunden ist. Selbst eine Straße ist nur Infrastruktur, wenn es eine Mautstraße ist, für deren Nutzung Sie bezahlen müssen. Und ein Krankenhaus ist nur dann eine Infrastruktur, wenn es in ein Patienten-Förderband verwandelt wurde. Die Kasse muss immer klingeln. Was finanziert wird, ist nicht die Infrastruktur, sondern das sind die öffentlich garantierten Einkommensströme. Das ist privater Profit auf öffentliche Kosten.

Sie sprechen von «Finanzialisierung» der Infrastruktur und meinen damit die zunehmende Bedeutung des Finanzsektors. Welche Unternehmen sind die Haupttreiber?

Es gibt eine Reihe von Institutionen, die die Finanzialisierung der Infrastruktur vorangetrieben haben. Die Weltbank und andere internationale Entwicklungsbanken stehen an vorderster Front, ebenso wie bilaterale Hilfsorganisationen, die Private-Equity-Branche und Hedgefonds.

Ist die Finanzialisierung der Infrastruktur eine «westliche» Idee oder springen China und andere Schwellenländer auf diesen Zug auf?

Ich denke nicht, dass es hilfreich ist, von einer «westlichen» oder «nicht-westlichen» Idee zu sprechen. Finanzialisierung ist eine «Lösung» für eine Reihe von Problemen, mit denen das Kapital heute konfrontiert ist. Und das umfasst das Kapital weltweit. Das Problem sind fehlende Mittel für den Aufbau der Infrastruktur, vor allem für die sogenannten Infrastrukturkorridore, um Just-in-time-Lieferketten zu bedienen. Diese Korridore bestehen aus umfangreichen Netzen von Eisenbahnen, Straßen, Häfen, Flughäfen und Logistik-Hubs. Ein Treiber für ihren Bau sind die Skaleneffekte, die erforderlich sind, um die Rohstoffe abzubauen.

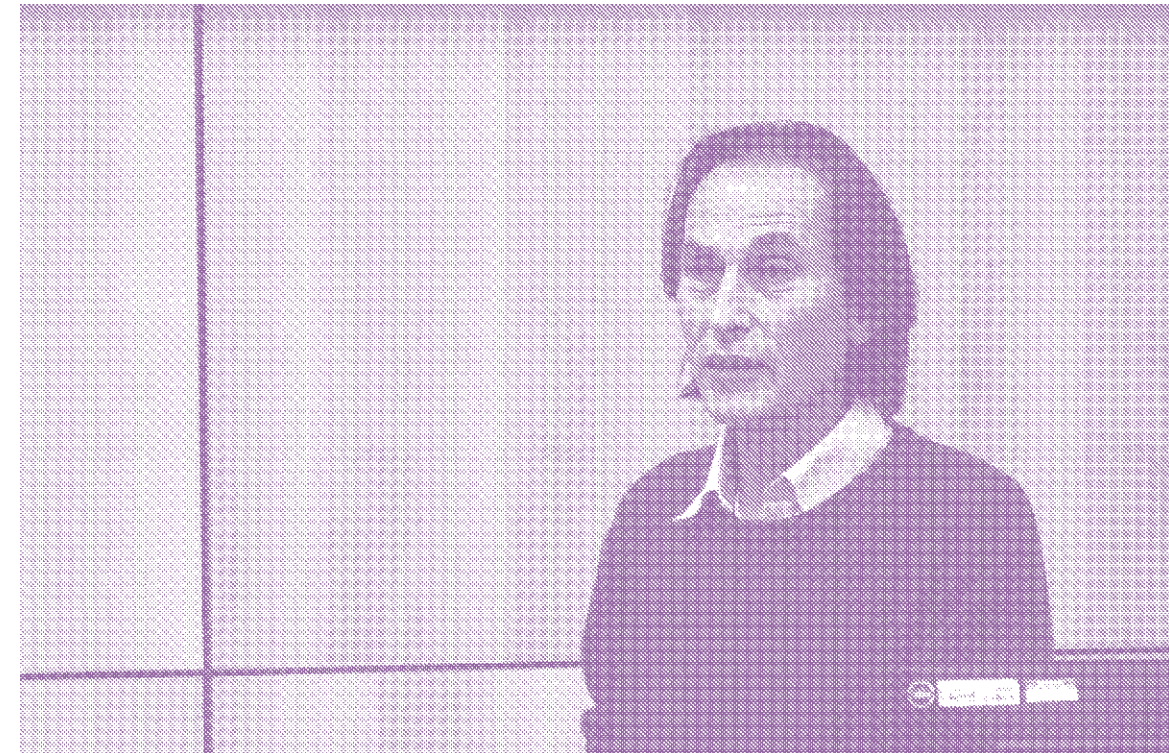
Skaleneffekte, also Kostenvorteile, die einem Unternehmen durch entsprechend niedrige oder sinkende Kosten pro hergestelltem Produkt entstehen.

Ja. Entfernte Rohstoffquellen sind erst dadurch wirtschaftlich nutzbar geworden, dass größere, leistungsfähigere und effizientere Schiffe, Lkw, Züge, Binnenschiffe und Frachtflugzeuge die Transportkosten gesenkt haben. Aber sie benötigen auch breitere Straßen, größere Brücken, tiefere und breitere Kanäle, geradlinigere Flüsse und längere Start- und Landebahnen.

All das ist nötig, damit globale Lieferketten rund laufen.

Ja, globale Lieferketten haben große Entfernungen zwischen Produktionsstätten und Verbrauchsstätten geschaffen. Die Mineralien, die beispielsweise zur Herstellung von Computerkomponenten verwendet werden, werden in der ganzen Welt abgebaut. Aber die globalen Verbraucherinnen und Verbraucher mit dem Geld für den Kauf des Computers leben weit weg von den Abbau- und Verarbeitungsgebieten. All das muss finanziert werden, und eine extreme Infrastruktur erfordert eine extreme Finanzierung. Die Unternehmensberatung McKinsey schätzt, dass bis 2030 weltweit 57 Billionen Dollar ausgegeben werden müssen.

Fotografie: Tracking Faulty Towers Conference



Nicholas Hildyard engagiert sich für ökologische und soziale Gerechtigkeit. Die Finanzierung von Mega-Infrastruktur findet er zutiefst undemokratisch. Kerstin Kloss wollte von dem Briten wissen, was er genau kritisiert.



Woher soll das Geld kommen?

Weder einzelne Regierungen noch die multilateralen Entwicklungsbanken haben das Geld. Auch nicht China, die USA oder die EU. Das Kapital hat nur wenige Möglichkeiten, um den Finanzierungs-Pool zu erweitern, auf den es zurückgreifen kann. Insbesondere muss die Infrastruktur in eine «Anlageklasse» umgewandelt werden, um sie für private Investoren attraktiver zu machen. Aber wie schon gesagt, sind private Investoren nicht an einer Infrastruktur interessiert, die keine Gewinne abwirft. Daher der Vorstoß für Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP), die für jeden der vorgeschlagenen Korridore von zentraler Bedeutung sind und einen Strauß an Garantien erhalten.

Welche Garantien enthalten ÖPP-Projekte?

Die ÖPP-Garantien umfassen nicht nur Gewinne von typischerweise 15 bis 20 Prozent sowie Schuldentilgungen. Wenn das Verkehrsaufkommen auf einer Mautstraße geringer ist als erwartet, kompensiert der Staat etwaige Einnahmeausfälle. Die ÖPP wird auch dann bezahlt, wenn eine Anlage nicht genutzt wird. Die privaten Investoren streichen den Löwenanteil der Gewinne ein, während der öffentliche Sektor das gesamte Risiko übernimmt.

Und wer profitiert am meisten?

Die am offensichtlichsten Begünstigten sind die Aktionäre der Fonds, die in «Infrastruktur als Einnahmenstrom» investieren. Also weltweit die ohnehin schon Reichen. Die Richtung ist zutiefst undemokratisch, elitär und instabil. Undemokratisch, weil eine Handvoll Fondsmanager zunehmend bestimmt, was finanziert wird und was nicht. Elitär, weil die Einrichtungen, die den Armen am meisten nutzen würden, nicht gebaut werden. Und instabil, weil die Infrastruktur als Anlageklasse eine Blase ist, die platzen wird.

Wäre es ein faires Geschäft, wenn die arbeitenden Menschen im Norden über ihre Pensionsfonds zur Finanzierung wichtiger Infrastrukturen im Süden beitragen und davon für ihren Ruhestand profitieren würden?

Zwei Dinge bereiten mir Sorge. Erstens wird die Finanzinfrastruktur den arbeitenden Menschen im Norden nicht mehr nutzen, als den Werk tätigen im Süden. Bei den weltweit im Bau befindlichen Infrastrukturkorridoren geht es beispielsweise nicht nur darum, Waren schneller zu bewegen. Es geht auch darum, die Arbeitskräfte in jeder Phase des Produktionsprozesses auszuquetschen, einschließlich der Arbeitskräfte im Norden. Lagerhäuser dienen nicht mehr in erster Linie der Lagerung von Waren, sondern als Distributionszentren. Die Mitarbeiter übernehmen Jobs aus dem Fertigungssektor und verarbeiten Teile, übernehmen die Qualitätskontrolle, individuelle Anpassungen und verpacken. Und diese Jobs sind schlecht bezahlte vorübergehende Just-in-time-Beschäftigungen. Warum sollten die Arbeitnehmer ihre Renten in etwas investieren wollen, das ihre eigene Lebensgrundlage weltweit untergräbt?

Und Ihre zweite Sorge?

Investitionen in Infrastruktur sind bekanntermaßen riskant. Infrastruktur lockt scharenweise Investoren, die überzeugt sind, damit höhere Renditen zu erzielen als mit anderen Anlageklassen. Allein im Vereinigten Königreich weisen die Altersversorgungssysteme jetzt ein Defizit von 367,5 Milliarden Pfund auf. Das führt dazu, dass viele zu risikoreichen alternativen Anlagen greifen. Und in den USA zeigt eine Studie des Wirtschaftswissenschaftlers Dean Baker vom Centre for Economic and Policy Research in Washington, D.C., dass risikoreiche Anlagen durch Fondsmanager die Arbeitnehmer im öffentlichen Sektor heute um rund 850 Milliarden Dollar ärmer gemacht haben. Ihre Renten wurden in Aktien investiert und sind hypothekenbesicherten Wertpapieren ausgesetzt, anstatt sie in sichereren Staatsanleihen anzulegen. Das Geschäftsmodell von Pensionsfonds-Investitionen in Private-Equity-Fonds basiert oft

darauf, Arbeitskräfte auszupressen, um die Rendite zu steigern. Das gefährdet auch die Interessen der Arbeitnehmer und untergräbt deren Solidarität.

Haben wohlhabendere Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen denn gar keine Möglichkeiten, damit ihre Pensionsfonds ärmeren Menschen im Süden zugutekommen?

Doch, durchaus. Aber wenn dies geschehen soll, müssen die Investitionen über andere Instrumente als die, die von der Weltbank und anderen aufgebaut werden, geleitet werden. Ich denke hier an die Bemühungen der Gewerkschaften in Afrika und anderswo, direkt in kleine, von Gemeinden gesteuerte Solar- und Windenergie-Anlagen zu investieren.

Sie kritisieren die ÖPP-Finanzierung von Infrastruktur. Aber was ist mit den vielen armen Ländern, zum Beispiel in Afrika, wo die Bevölkerung dringend eine bessere Infrastruktur braucht?

Ärmere Menschen in ärmeren Ländern brauchen sicherlich eine bessere Infrastruktur in der ursprünglichen Wortbedeutung wie Krankenhäuser auf dem Land oder Straßen, die Dörfer mit Märkten verbinden. Aber das ist nicht die Art von Investitionen, mit denen sich typischerweise Investoren gewinnen lassen. Schlimmer noch, ÖPP-Projekte können sogar die unzureichenden Dienstleistungen, die ärmeren Menschen zur Verfügung stehen, gefährden. In Lesotho



Fotografie: privat

zum Beispiel verbraucht das durch ÖPP finanzierte Queen Mamohato Memorial Hospital mindestens 35 Prozent des Gesundheitsbudgets der Regierung. Mehr als das alte Krankenhaus, das durch das ÖPP-Projekt ersetzt wurde.

Was schlagen Sie für Länder vor, in denen der öffentliche Sektor selbst nicht in der Lage ist, die Basisinfrastruktur bereitzustellen?

In vielen Ländern hat es der öffentliche Sektor in der Tat versäumt, eine Basisinfrastruktur zu schaffen, die den Menschen wirklich dient. Aber in vielen Fällen gilt das auch für den Privatsektor. Ein Bericht der Weltbank-eigenen Internal Evaluation Group (IEG) von 2014 fand wenig Belege für die Behauptung, dass ÖPP-Projekte die operative Leistungsfähigkeit verbessern. Die IEG konnte nicht beurteilen, inwieweit ÖPP den Armen zugutekamen, weil große Datenlücken bestehen. Angesichts des Mandats der Bank zur Armutsbekämpfung ist das unglaublich. Die Antwort auf eine schlecht funktionierende öffentlich finanzierte Infrastruktur besteht also darin, den Privatsektor als Alternative zu betrachten. Das ist er aber nicht. Es geht darum, demokratische Bewegungen zu stärken, um öffentlich finanzierte Projekte zu verbessern. Sie müssen mehr Verantwortung dafür tragen, dass die Bedürfnisse aller, anstatt nur weniger, erfüllt werden.

Sie kritisieren, dass eine «globale Infrastruktur-Agenda» das Ziel verfolge, Mega-Korridore zu schaffen. Wie sehen solche Mega-Korridore aus?

Die Korridore sind nicht nur Verkehrskorridore. Ziel ist es, damit neue industrielle Cluster zu schaffen. In Indien werden mehrere Projekte durchgeführt, um die Kapazität der zwölf großen Häfen des Landes zu erhöhen. Deren Eisenerz- und Kohle-Umschlag wird im Laufe des nächsten Jahrzehnts voraussichtlich um 146 Prozent beziehungsweise 225 Prozent steigen. Außerdem werden fünf Industrie-Entwicklungskorridore entwickelt, jeweils mit Smart Cities an Knotenpunkten und zentralen Industriezentren. Die Korridore werden in Freihandelszonen umgewandelt. Anstoß für diese Korridore ist der bewusste Versuch, die Wirtschaftsgeographie neu zu gestalten. Der Plan sieht vor, spezifische Wirtschaftsaktivitäten auf bestimmte Korridore zu konzentrieren, um billige Arbeitskräfte, Verbraucher und Investitionen zugunsten des Kapitals anzuhäufen. Das bedeutet eine massenhafte Zwangsmigration, weil sich Märkte und Beschäftigungsmöglichkeiten zunehmend auf Städte und ihre Verbindungskorridore konzentrieren.

Was ist das wirtschaftliche und ökologische Problem dieser Mega-Korridore?

Meine Sorge ist, dass die geplanten Korridore einen Schritt in Richtung noch extremerer Infrastrukturformen mit schwerwiegenden Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft bedeuten. Extrem nicht nur wegen des Umfangs der geplanten Infrastruktur. Dazu gehören zum Beispiel Straßen, Eisenbahnen, Wasserleitungen, Häfen, Pipelines und Industriegebiete. Extrem auch wegen der Umweltzerstörung, die dadurch verursacht wird. Durch die Mega-Korridore können und müssen Öl- und Mineralvorkommen noch extremer erschlossen werden – und das bedeutet mehr abgeholzte Wälder, mehr verschmutzte Flüsse und so weiter. Und die Korridore basieren, wie gesagt, auf einer noch extremeren Produktion, die es dem Kapital ermöglicht, dorthin zu gelangen, wo die Arbeitskräfte am billigsten sind. Mega-Korridore sind auf noch extremere Finanzierungen angewiesen, insbesondere auf neue, hochriskante Anlageklassen.

Theoretisch könnte die Weltbank ihr Profil schärfen und sich zur Nachhaltigkeit bekennen. Ist ein Szenario vorstellbar, wie sie sich von einem «bad guy» zu einem «good guy» entwickeln könnte?

Meiner Meinung nach gibt es keine Aussicht darauf, dass sich die Weltbank radikal in eine auf die Menschen anstatt auf das Kapital ausgerichtete Institution verwandelt. Nehmen wir die Auswirkungen der Korridore auf die Arbeitswelt. Der Druck auf die Löhne und die Arbeitsteilung nimmt zu, Beschäftigungsverhältnisse werden unsicherer, Arbeitskräfte werden immer mehr von Entscheidungsprozessen ausgegrenzt. Diese Ausbeutung von Arbeitskräften ist keine unbeabsichtigte Folge, die durch Safeguard Policies der Weltbank «eingerenkt» werden kann. Es ist billiger, vor Schottland gefangenen Kabeljau von Arbeitern in China filetieren zu lassen und ihn dann zum Verkauf zurück nach Schottland zu verschicken, als die Arbeit direkt in Schottland erledigen zu lassen.

In Deutschland gehört die in weiten Teilen veraltete und unzureichende Straßen- und Schieneninfrastruktur dem Staat. Welches Finanzierungsmodell würden Sie für die Instandhaltung und den Ausbau vorschlagen?

Die Frage impliziert, dass der öffentliche Besitz des Schienen- und Straßennetzes das Problem ist. Aber private Unternehmen können genauso ineffizient sein wie öffentliche. Noch verwirrender wird es, weil die Grenzen zwischen öffentlich und privat zunehmend verschwimmen. So ist beispielsweise die Deutsche Bahn (DB) ein bedeutender Anteilseigner bei einer der ineffizienten und verspäteten privatisierten Eisenbahnen Großbritanniens.

2018 erzielte Arriva, die britische DB-Tochter für den Personenverkehr, einen Umsatz von 5,44 Milliarden Euro und gilt als hochprofitabel. Derzeit bereitet die DB den Verkauf von Arriva vor.

Das ist richtig. Die DB mag sich in staatlichem Besitz befinden, aber soll Gewinne erzielen – und zwar große. Um auf Ihre Frage nach der Infrastruktur in Deutschland zurückzukommen: Wenn an den Mängeln das gewinnmaximierende Geschäftsmodell schuld ist, dann liegt die Antwort darin, das Geschäftsmodell so zu ändern, dass an erster Stelle die Bedürfnisse der Öffentlichkeit bedient werden. Wenn zu wenig in lokale Services und Straßen investiert wird, stattdessen in EU-Korridore, dann muss neu priorisiert werden. Und wenn Geldmangel das Problem ist, dann können höhere Steuern die Lösung sein.

Sie kritisieren «finanzielles Absaugen» durch Infrastrukturprojekte. Welche Gegenmaßnahme schlagen Sie vor, um das zu verhindern?

Das finanzielle Absaugen ist Teil der DNA des Infrastruktur-Anlageklassen-Modells. Es mag einige Pflaster für die Wunden geben, aber das Absaugen wird so lange fortgesetzt, wie das Modell fortbesteht. Ein erster Schritt ist, zu erkennen, dass das Modell komplett falsch ist, und keine Zeit mit dem Versuch zu verlieren, es zu reformieren. Aktivisten versuchen, Infrastruktur als Anlageklasse in Frage zu stellen und verweisen dabei auf eine Reihe von ÖPP-Säulen, die sie ablehnen. Beispiele sind Privatisierung, Landnahme, Renteneinbußen, Zwangsräumungen, Unternehmenssubventionen und Arbeitskräfte-Ausbeutung.

Nicholas Hildyard arbeitet seit über 43 Jahren für The Corner House, eine Solidaritätsorganisation und Forschungsgruppe in der südwestenglischen Grafschaft Dorset. Die gemeinnützige Gesellschaft unterstützt demokratische und gemeinschaftliche Bewegungen für ökologische und soziale Gerechtigkeit. Hildyard ist Autor von «Licensed larceny: Infrastructure, financial extraction and the global South», erschienen 2016 bei Manchester University Press.

Kerstin Kloss arbeitet als freie Journalistin in Hamburg.

«Die Folgen werden verheerend sein»

Mac Darrow, Repräsentant des Hohen Kommissars der Vereinten Nationen für Menschenrechte, warnt davor, weiter in schlechte Infrastruktur zu investieren. Er fordert unter anderem, die Öffentlichkeit darüber zu informieren, welche Risiken mit großen Projekten verbunden sind, die Menschen vor Ort unbedingt miteinzubeziehen und vor allem die Verpflichtungen des Pariser Klimaabkommens einzuhalten.

Interview: Sebastian Duwe

Sebastian Duwe: Denkt man an den Hohen Kommissar der Vereinten Nationen für Menschenrechte (OHCHR), dann fällt einem als Erstes nicht eben das Thema Infrastruktur ein. Was genau tun Sie?

Mac Darrow: Der Menschenrechtskommissar und die menschenrechtlichen Organe der UNO beschäftigen sich schon lange mit dem Thema Infrastruktur. Allerdings geschieht dies «nachgelagert», das heißt, wir antworten auf Schäden und Leid. Wir unterstützen indigene Bevölkerungsgruppen und andere Menschen, denen aus bestimmten Projekten Nachteile erwachsen. Wir helfen ihnen, dass der Schaden wiedergutmacht wird oder sie entschädigt werden.

Riesige Infrastrukturprojekte können zu Menschenrechtsverletzungen führen – gleichzeitig braucht die Welt dringend bessere Infrastruktur, um Menschenrechte zu sichern. Wie können wir mit diesem Paradox umgehen?

Bei den Beratungen, welche dem kürzlich erschienenen Bericht des UN-Menschenrechtskommissars und der Heinrich-Böll-Stiftung vorangingen, wurden folgende Aspekte als entschei-

dend benannt. Erstens: Man darf weder davon ausgehen, dass größer immer besser ist, noch soll der Zuschlag automatisch an die Privatwirtschaft gehen. Zweitens: Es muss äußerst transparent gehandelt und alle Betroffenen müssen angehört werden – und das von Beginn an. Und nicht allein zu den konkreten Projekten, sondern auch, was deren Finanzierung und die Verträge über Investitionen betrifft. Drittens: Menschenrechtliche Gesichtspunkte müssen mit der gebührenden Sorgfalt und von Anbeginn an – Teil aller Entscheidungen und Teil des Risikomanagements sein. Dasselbe gilt für die Prüfung aller ökologischen und sozialen Folgen. Viertens: Es muss dafür gesorgt werden, dass – öffentlich abgestimmte – Infrastrukturprojekte im Einklang stehen mit den Klimazielen des Pariser Abkommens. Fünftens: Es muss dafür gesorgt werden, dass menschenrechtliche und ökologische Gesichtspunkte fester Bestandteil der Kosten-Nutzen-Analyse sind sowie als feste Messgrößen in der Umweltfolgenabschätzung und der Projektsteuerung verankert sind. Und sechstens: Es muss klar sein, wer für Personen- und Umweltschäden verantwortlich und haftbar ist.

Sie erwähnten den kürzlich erschienenen Bericht «The Other Infrastructure Gap: Sustainability», in dem es um Menschenrechte und Nachhaltigkeit bei großen Infrastrukturprojekten geht. Was sind für Sie die Kernpunkte dieses Berichts?

Für mich sind es vor allem zwei Gesichtspunkte: Gute Infrastruktur ist erstens eine Grundvoraussetzung für Menschenrechte und Nachhaltigkeit. Dieses Potential von Infrastruktur lässt sich aber zweitens nur umsetzen, wenn menschenrechtliche Gesichtspunkte

auf drei Ebenen berücksichtigt werden: nämlich bei der Planung, bei der Umsetzung – was Beschäftigte und Nutzende angeht – und was den großen politischen Rahmen betrifft.

In der Studie geht es um die menschenrechtlichen und die ökologischen Folgen großer Infrastrukturprojekte. Wie verhalten sich diese beiden Aspekte zueinander?

Die Studie bestätigt die Annahme, dass zwischen menschenrechtlichen und ökologischen Gesichtspunkten ein enger Zusammenhang besteht. In der Praxis, wie auch im Prinzip, gibt es jedoch Zielkonflikte und Widersprüche. Beispielsweise kam es bei der Wiederaufforstung (REDD) manchmal zu Verstößen gegen die Rechte Indigener, während andererseits die Menschenrechte nichts über die Grenzen des Konsums besagen. Da jedoch die Rohstoffe rasch schwinden und die Welt unsicherer wird, arbeiten Umwelt- und Menschenrechtsaktivist/innen immer öfter zusammen. Mehrere UN-Menschenrechtskommissare haben darauf hingewiesen, dass der Klimawandel die größte Bedrohung für die Menschenrechte darstellt. In unserer Veröffentlichung wird, so hoffen wir, deutlich dargelegt, warum das Abkommen von Paris fester Bestandteil aller Infrastrukturmaßnahmen sein muss – von der Planungsphase über die Umsetzung bis hin zur Außerbetriebnahme.

Was sind für Sie, aus menschenrechtlicher Sicht, die Unterschiede zwischen öffentlichen und privatwirtschaftlichen Projekten?

Öffentliche Projekte können sich ebenso nachteilig auf die Menschenrechtslage auswirken wie privatwirtschaftliche. Unsere Studie hat jedoch gezeigt, dass sich die Annahme, Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) seien am besten, so nicht aufrechterhalten lässt. Das sieht man daran, dass selbst in den Industriestaaten viele ÖPPs scheitern, weil die Budgets überschritten werden oder die Verträge zu große Risiken für den Haushalt bergen – was sich auch daran zeigt, dass in vielen Teilen der Welt die Wasserversorgung wieder von den Kommunen übernommen worden ist.

Mac Darrow leitet die Abteilung für Millenniums-Entwicklungsziele beim Hohen Kommissar der Vereinten Nationen für Menschenrechte (UN/OHCHR).

► Aus dem Englischen übersetzt von Bernd Herrmann



Platz da!

Egal ob Radwege, Windparks, Bahntunnel – Infrastrukturprojekte werden immer als bahnbrechend angepriesen. Die Schnellfahrrouen in Kopenhagen sind das sicher auch. Aber längst nicht alles gelingt. Mal werden Anwohnerinnen und Anwohner überrumpelt, mal kommen die Bauwerke die Bürgerinnen und Bürger teuer zu stehen, mal verwüsten sie einzigartige Wildnis. Sieben Beispiele weltweit – gute und schlechte.

Text: Hanna Gersmann



Fotografie: KIRSTEN LUCE/NYT/Redux/laif (links) Dissing+Weitling (rechts)



Brüllereien, Schläge, Todesdrohungen

Mexiko, der Frieden – hier die grasenden Kühe, dort die Windräder – täuscht. Obwohl es nicht rechtens ist, erfahren die Leute vor Ort häufig nur durch Zufall, dass unweit ihrer Gärten, auf ihrem Weideland, Windräder aufgestellt werden. Seit die Regierung 2013 eine tiefgreifende Energiereform gemacht hat, um ausländische Firmen und ihr Kapital ins Land zu holen, errichten in Mexiko auch europäische Firmen wie Acciona, Siemens oder EDF Windräder. Der Strom geht oft via Exklusivvertrag direkt an Konzerne wie WalMart. Die Bewohnerinnen und Bewohner haben davon nichts. Wer sich aber einmisch, kann es mit brutalen Leuten zu tun bekommen. Bettina Cruz, eine der bekanntesten Indigenenvertreterinnen, erzählte einmal: «Im Jahr 2011 haben sie mich fast umgebracht (...) Wir haben demonstriert und die Autobahn blockiert, da kam eine von der Firma Acciona angeheuerte Gruppe (...) Einer von ihnen kam auf mich zu und hat mich angebrüllt, geschlagen und getreten und mir eine Pistole an den Kopf gehalten.»

Kopenhagen geizt nicht bei Radwegen

In Kopenhagen haben Radfahrende ihre speziellen Wege, ihre eigene Autobahn. Dahinter steckt ein Plan, eine Vision. Die dänische Hauptstadt hat sich schon vor mehr als zehn Jahren vorgenommen, bis zum Jahr 2025 CO₂-neutral zu werden, und eine Wende im Verkehr gemacht. Kopenhagen, das sind heute: 1000 Kilometer Radwege, darunter 200 Kilometer Radschnellwege. Ergebnis: Im Fahrradindex der «Copenhageneze»-Gruppe, die untersucht jedes Jahr die Radlerfreundlichkeit von Großstädten, steht Kopenhagen auf Platz eins, vor Utrecht und Amsterdam. Als erste deutsche Stadt kommt Bremen – auf Platz 11. Die dänische Hauptstadt investiert jedes Jahr pro Einwohnerin und Einwohner 40 Euro in die Fahrradinfrastruktur. Deutsche Städte sind geiziger. Sie geben üblicherweise drei bis fünf Euro pro Kopf für den Radverkehr aus. In Kopenhagen radeln mehr als 60 Prozent der Kopenhagener/innen zur Schule oder zu ihrer Arbeit. Denn es ist bequem, schnell und: staufrei.

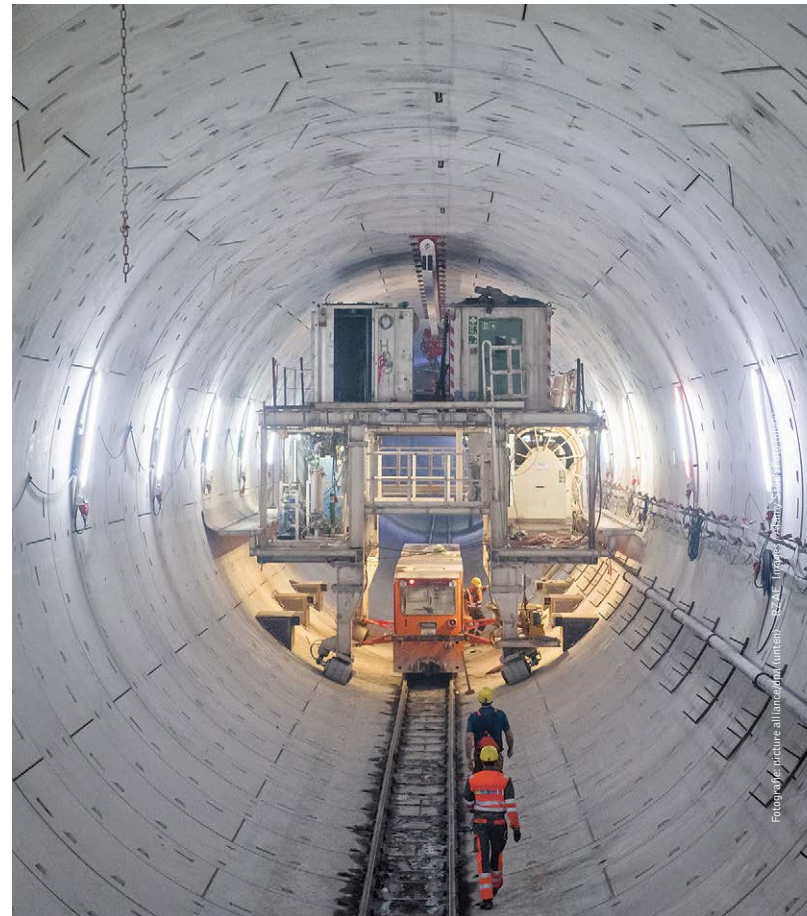


Kenia macht zügig Schulden

Die schicke Eisenbahn, die die Kenianer/innen von der Hauptstadt Nairobi in die knapp 500 Kilometer entfernte Küstenstadt Mombasa bringt, ist das größte Infrastrukturprojekt des Landes seit seiner Unabhängigkeit im Jahr 1963. Zur Eröffnung der Strecke 2017 jubelte Uhuru Kenyatta, der kenianische Präsident, via Twitter: «Heute ist ein historischer Tag.» Und: «Wir sind eine Nation, die stolz ist auf unsere Leistung und den Fokus auf Transformation.» Nur: Es ist ein 3,8 Milliarden-Dollar-Projekt auf Pump, finanziert und größtenteils gebaut von China. Alles ohne Ausschreibung. Die Bahn kostete fast das Dreifache des internationalen Standards, das Vierfache der ursprünglichen Schätzung. Das Ende der Fahrt darum: ungewiss. Kenia hat unter der Last chinesischer Kredite schon den Mehrwertsteuersatz erhöhen müssen. Ob es reicht? Falls nicht, könnte Peking andere Ansprüche erheben, zum Beispiel auf den Hafen von Mombasa.

Aus Stuttgart 21 wird Stuttgart 25

Wären die riesigen Tunnel nicht schon gebohrt, gebuddelt, gebaut – die Bahn würde das umstrittene Milliardenprojekt Stuttgart 21 nicht nochmal beginnen. Daraus hat der jetzige Bahnchef Richard Lutz nie einen Hehl gemacht. Die Kosten: zu hoch. In den Neunzigern wurden sie auf 2,6 Milliarden Euro veranschlagt, 2013 waren es dann 6,5, mittlerweile sind es 8,2. Der Nutzen des unterirdischen Durchgangsbahnhofes: zu fraglich. Mit seinen acht Gleisen soll er den bestehenden Kopfbahnhof mit 16 Gleisen ersetzen. Für den Deutschlandtakt, den die Deutsche Bahn ab 2030 plant, könnte er zu klein sein, warnen Kritiker: Soll künftig zwischen Großstädten im Fernverkehr alle 30 Minuten ein Zug fahren und die Umsteigezeit kurz sein, reichen acht Bahnsteige womöglich nicht aus. Pünktlich fertig – vorgesehen war ein Ende des Baus für 2021 – wird der Bahnhof auch nicht. Frühestens in sechs Jahren werden die Züge einfahren. Besserer Name somit eigentlich: Stuttgart 25.



Nicht nur Sonnenschein

Projekt Sonne – Indien, noch immer in weiten Teilen ein sehr armes Land, baut derzeit einige der größten Solarparks der Welt. 2018 hat das Land erstmals sogar mehr Geld in erneuerbare Energien investiert als in fossile. Nur: Das wird nicht reichen. Indiens Volkswirtschaft soll wachsen, Fabriken und Straßen werden gebaut, die Menschen wollen Fernseher, Kühlschränke, Klimaanlage. Der Energiebedarf ist enorm. Indien entscheidet als zweitbevölkerungsreichstes Land der Welt maßgeblich mit, wie stark sich die Erde erhitzt – und pocht auf ein Versprechen der Industrieländer, von dem Jahr 2020 an jedes Jahr 100 Milliarden Dollar für den Klimaschutz in ärmeren Ländern bereitzustellen. Manche Infrastrukturprojekte sind ihrerseits bereits vom Klimawandel betroffen, darum hat Indien eine International Coalition for Disaster Resilient Infrastructure ins Leben gerufen. In dieser Koalition sollen sich Staaten der Welt zusammenfinden, um dann gemeinsam eine Infrastruktur aufzubauen, die dem Klimawandel und Katastrophen standhalten kann.



Bogotas geordnete Bahnen

Die extra Busspur, die roten großen Ziehharmonika-Busse – das ist so was wie die Metro der kolumbianischen Hauptstadt Bogota. 30 Jahre lang war der Bau einer viele Milliarden teuren U-Bahn im Gespräch. Dann, Ende der 1990er Jahre, entwickelte der damalige linksliberale Bürgermeister Enrique Peñalosa die weltweit beachtete Alternative: Die sogenannten TransMilenio-Busse ziehen auf eigenen Spuren ungestört ihre Bahnen in der Sieben-Millionen-Metropole.

Gezahlt wird in den Haltestellen aus Glas und Stahl, die aussehen wie ein U-Bahnsteig, nur oben liegen. Ihre Schiebetüren öffnen sich, wenn der Bus kommt, zack, steigen Fahrgäste ein. Es ist eines der modernsten Verkehrssysteme der Welt. Und: Es zeigt, wie öffentlicher und privater Sektor zusammen Gewinn machen können. Die Routen plant gemäß Nachfrage eine öffentliche Firma, sie überwacht auch den Betrieb. Der Betrieb selbst liegt indes in den Händen einer Reihe privater Firmen. Das Modell gilt nicht nur in Metropolen ärmerer Länder als nachahmenswert, immerhin kostet ein Kilometer TransMilenio einen Bruchteil eines Kilometers U-Bahn.

Fotografie: Hugh Milton / Alamy Stock Foto

Bislang ohne Anschluss

Bislang stehen nur die Pfeiler, in der Liste der 150 höchsten Brücken der Erde ist sie aber schon verzeichnet: die Moracica-Brücke von Montenegro. Sie ist Teil einer Autobahn, die 170 Kilometer von der Adriaküste ins benachbarte Serbien führen soll. Die Bauarbeiten ziehen sich ausgerechnet entlang des längsten und tiefsten Canyons Europas, der Tara-Schlucht. Sie ist UNESCO-Weltnaturerbe und gehört zu den letzten ursprünglichen Flusslandschaften Europas. Umweltschützer/innen, die forderten, Alternativen zur Route zu suchen, fanden kein Gehör. Sie fürchten um die einzigartige Natur, die Lebensräume von Forellen, Ottern, seltenen Pflanzen. Dabei ist fraglich, ob sich die Autobahn für Montenegro mit seinen 600.000 Einwohnerinnen und Einwohnern lohnt, die von China für fast eine Milliarde Euro gebaut wird. Denn Serbien hat es nicht eilig, einen Anschluss zu bauen. Zur Zeit führt die Autobahn darum ins: nirgendwo.



Fotografie: Ivan Kuznetsov / Alamy Stock Foto

Wenn der Himmel brennt

In Amazonien, Brasilien, zeigt sich derzeit die kalte Logik vieler Infrastrukturprojekte: Sie helfen nicht, eine Region zu entwickeln, sondern fördern – in diesem Fall – das exportorientierte Agrobusiness. Eine ganze Region wird dafür abgefackelt und entwaldet und zum Korridor für die Sojaproduktion.

Die Feuer in Amazonien haben wieder die weltweite Aufmerksamkeit auf die Region gerichtet. Der Regenwald Amazoniens ist eine der größten erhaltenen Naturräume der Welt – und damit auch der Schauplatz der vielleicht global wichtigsten sozioökologischen Kämpfe der Gegenwart. Nach wie vor ist die Umwandlung des Regenwaldes in Acker- oder Weideflächen der wichtigste Treiber von Entwaldung und damit ein bedeutender Faktor für den Klimawandel.

Weltweit hatte sich aber auch ein Diskurs durchgesetzt, der diese Entwaldung kritisiert und es zum globalen Ziel erklärt, sie drastisch zu reduzieren. Damit hat die Regierung Bolsonaro nun Schluss gemacht und will die «ökonomische Erschließung» Amazoniens vorantreiben. Damit knüpft sie an alte Diskurse über Entwicklung an. Die derzeitige Ökonomie, die in weiten Teilen Amazoniens geprägt ist von der indigenen Bevölkerung, von traditionellen Gemeinschaften oder auch Kleinbäuerinnen und -bauern, passt hier nicht ins Bild. Bolsonaro hat die indigene Bevölkerung gar als «unproduktiv» deklariert. Produktiv zu sein, das bedeutet in Brasilien derzeit vor allem zu erschließen: die Infrastruktur auszubauen, Straßen, Häfen und Eisenbahnstrecken anzulegen. Die Frage bleibt: Zu wessen Nutzen?

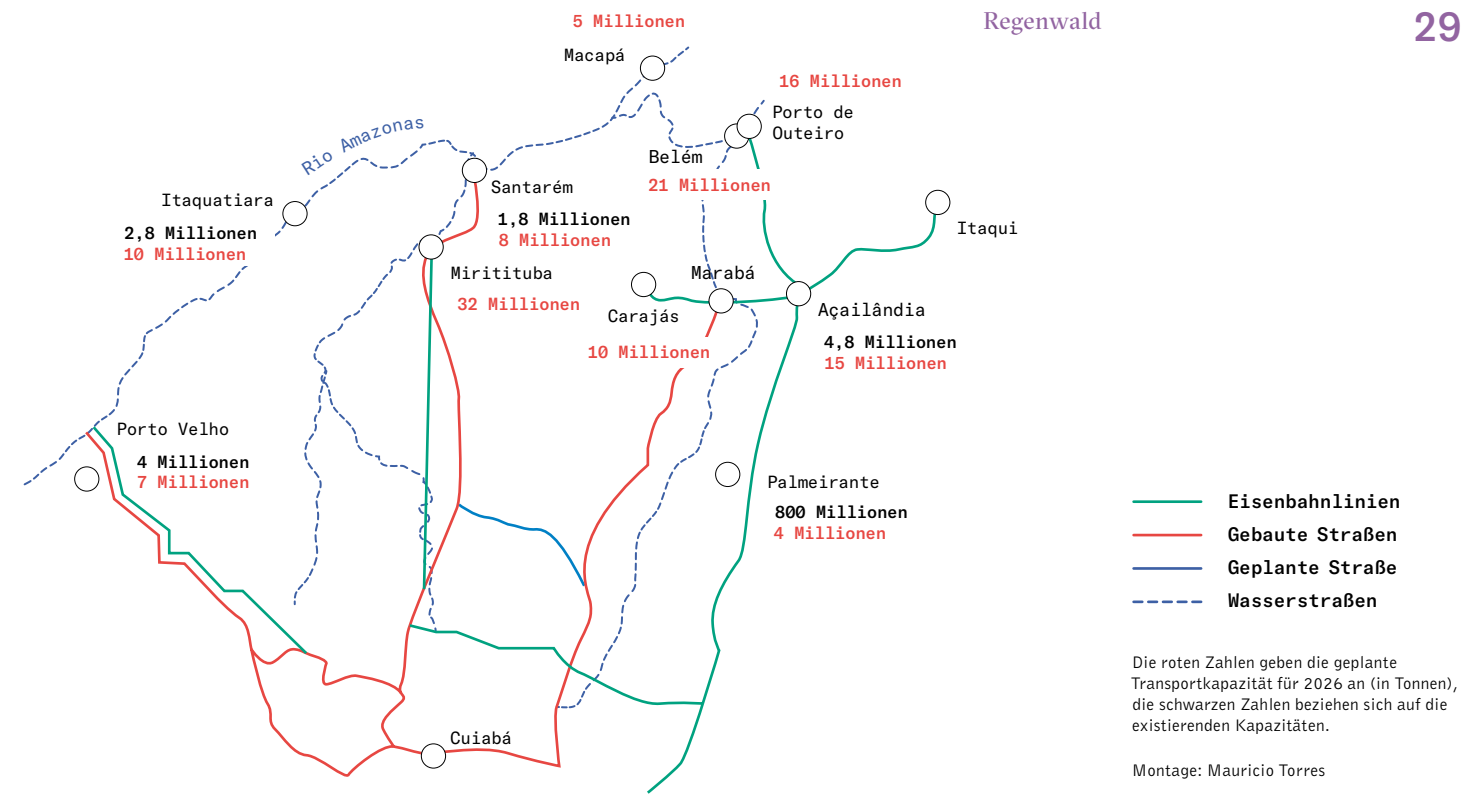
Im Bundesstaat Mato Grosso kann man sich ein genaueres Bild über die Art der Erschließung machen. *Sojafields forever*, kaum ein Baum ist mehr zu sehen. Das ist nicht im ganzen Bundesstaat so, aber doch entlang der BR 163, der Bundesstraße, die quer durch den Staat führt. Sind die Sojakulturen für die einen ein ökologischer Albtraum, so sind sie für die anderen ein beispielhaftes Modell für Entwicklung und Fortschritt. Die anderen – das Agrobusiness und die Politik – ziehen vereint am selben Strang. Für sie ist Soja in Amazonien eine Erfolgsstory. Mato Grosso entwickelte sich zur Sojaregion Nr. 1 in Brasilien, 30 Millionen Tonnen wurden 2018 geerntet, ein Viertel der nationalen Produktion. Soja ist zum wichtigsten Exportprodukt geworden, vor Erdöl und Eisenerz. Hier wird ein ganz großes Spiel gespielt.

Etwa 500 Kilometer hinter den prosperierenden Sojaregionen, immer noch an der BR 163, liegt Novo Progresso, zu deutsch: neuer Fortschritt. In diesen Monaten geriet Novo Progresso in die Schlagzeilen der Weltpresse. Denn hier hatten sich Grundbesitzer zum «Tag des Feuers» verabredet. Novo Progresso liegt in der Kampfzone: Hier legen Landbesitzer und Spekulanten Feuer, um Fakten zu schaffen und sich Land anzueignen. Und dafür muss der Wald schnell weg.

Nach Novo Progresso wird die BR 163 immer schlechter, auf einigen Stücken fehlt der Asphalt. Schon bei leichtem Regen stauen sich die Lastwagen. Hier ist der moderne Sojasektor zu Ende, der Verkehr bleibt buchstäblich im Schlamm des Regenwaldes stecken. Das kann sich die Industrie nicht leisten. Die BR 163 ist die wichtigste Ader für den Transport des Sojas an die Häfen – und der Großteil der Ernte soll ja exportiert werden. Dafür gibt es in Mato Grosso zwei Möglichkeiten: entweder über etwa 3.000 Kilometer zu den Häfen des Südens – oder eben auf der BR 163 etwa 1.000 Kilometer zu den Häfen am Amazonaszufluss in Santarém, beziehungsweise zu dem Zwischenhafen am Tapajos in Itaituba. Von dort werden dann die Sojabohnen in Lastfähren bis Santarém geschafft.

An der BR 163 wird der derzeitige Engpass bei der Erschließung Amazoniens deutlich – jedenfalls aus Sicht der Agroindustrie. Das wichtigste Projekt, das schon seit Jahren diskutiert wird, ist der Bau einer Eisenbahnlinie, der Ferrogrão-Kornbahn. Sie soll über etwa 1.000 Kilometer die Sojahochburgen Mato Grossos mit dem Hafen in Itaituba verbinden. Der Bau der Eisenbahn würde etwa 12 Milliarden Reais (etwa 2,5 Milliarden Euro) kosten. Es ist nicht nur das teuerste, sondern auch das schwierigste Projekt der Infrastrukturplanung der Regierung Bolsonaro. Der Privatsektor soll die Bahn bauen, der Bauauftrag wird durch eine Lizenzvergabe über eine Ausschreibung vergeben werden. Sie war bereits für September 2019 angekündigt, nun soll sie Anfang 2020 erfolgen.

Private Investoren stehen schon bereit, aber der Staat müsste ihnen eine Sicherheit bieten. In der Region sind die vier Großen des Agrarhandels vertreten: Archer Daniel Midland, Bunge, Cargill und die Louis Dreyfus Company, auch als ABCD-Gruppe bekannt. Zu diesen traditionellen Playern in Brasilien ist der chinesische Konzern Cofco aufgestiegen, 2018 belegte er nach Bunge und Cargill den Platz drei der Sojaexporteure. Sie haben bereits massiv in Infrastruktur investiert und in Itaituba und Santarém eigene Häfen errichtet. Aber



die Eisenbahnlinie ist komplizierter, sie tangiert Schutzgebiete und indigene Territorien. Das bedeutet nach der bisherigen Rechtslage, dass ein komplexes Genehmigungsverfahren unter Beteiligung der Betroffenen notwendig ist. Nicht umsonst steht auf der Prioritätenliste der Regierung, die Genehmigungsverfahren für Großprojekte zu vereinfachen.

Am Beispiel Soja in Amazonien zeigt sich die Logik der Investitionen in die Infrastruktur: Es geht nicht darum, eine Region zu entwickeln, sondern darum, das exportorientierte Agrobusiness zu fördern. Eine ganze Region wird zum Korridor der Sojaproduktion.

Die Regierung Bolsonaro hat nun einen weiteren Plan zur «Erschließung» Amazoniens präsentiert: das «Projekt Barão de Rio Branco». Es sieht vor, eine Brücke über den Amazonas bei Oriximiná zu bauen, die die BR 163 bis zur Grenze mit Surinam verlängert, und den Bau eines Wasserkraftwerkes am Trombetas-Fluss. Entwickelt und vorgestellt hat diesen Plan das Sekretariat für Strategische Angelegenheiten, das von General Santa Rosa geleitet wird. Nach seinen Worten geht es um die Integration einer «menschenleeren» Region. Indigene Territorien, Umweltgruppen, aber auch die katholische Kirche werden ausdrücklich als Bedrohungen benannt. Tatsächlich verfolgen die Militärs eine andere Logik als das Agrobusiness. Imaginierte Interessen der nationalen Sicherheit determinieren das Projekt, aber auch die Absicht, Bodenschätze zu erschließen. Am Trombetas werden jetzt schon Bauxit-Vorkommen ausgebeutet, die Region gilt als reich an Mineralien.

Viele Kommentare in Brasilien sehen in dem Projekt eher ein Hirngespinnst der Militärs. Aber tatsächlich sind Mineralien (insbesondere Eisenerz) neben dem Soja das andere wichtige Exportprodukt Amazoniens. Bemerkenswert ist, wie sich im Projekt die Ideologie der nationalen Sicherheit mit den Interessen von Bergbaukonzernen und einer exportorientierten Wirtschaft vermischen.

Die indigenen Völker der Region haben gegen beide Projekte protestiert und Widerstand angekündigt. Im Falle der Ferrograo haben sie einen ungewöhnlichen Bündnispartner: Auch die Lastwagenfahrer und ihre Vereinigung sind gegen den Eisenbahnbau und haben Straßenblockaden angekündigt. Auch hat der Staat kaum Kapazitäten, die Pläne umzusetzen, und es fehlt an Geld. Der Anteil von Investitionen am Bruttosozialprodukt ist auf einem historischen Tiefpunkt, das Haushaltsdefizit ist hingegen hochgeschwollen und die Regierung hat sich einem strikten Sparkurs verschrieben.

Da es also schlicht an Geld aus öffentlichen Kassen fehlt, um diese Pläne umzusetzen, sind jetzt private Investoren gesucht – aus Brasilien und dem Ausland, die auch bereit sind, die erheblichen Risiken des Baus einer Eisenbahnlinie mitten im Amazonas zu übernehmen. Ob hier die brutale Rhetorik Bolsonaros zieht und damit das Schicksal eines weiteren Teils des Regenwaldes besiegelt, ist zur Zeit schwer einzuschätzen.

Tatsächlich passt das Wiederaufleben der Entwicklungs- und Erschließungsrhetorik zwar gut zur wüsten nationalistischen Rhetorik der Regierung Bolsonaro – nicht aber zur neoliberalen Politik seines Wirtschaftsministers.

Thomas Fatheuer ist promovierter Sozialwissenschaftler und hat 18 Jahre in Brasilien gelebt und gearbeitet, unter anderem im Bereich des Tropenwaldschutzes. Zuletzt hat er das Büro der Heinrich-Böll-Stiftung geleitet. Seit 2010 lebt er wieder in Deutschland und ist als Autor und Berater tätig. Er hat zahlreiche Studien und Artikel zur Situation des Amazonaswaldes veröffentlicht.

«Echte Beteiligung macht den Unterschied»

Als Staatssekretärin war Ingrid Nestle in Schleswig-Holstein mitverantwortlich für die Errichtung von Südlink, also jenen Stromtrassen, die erneuerbare Energien von Norden nach Süden transportieren sollen. Doch gegen dieses zentrale Projekt der Energiewende regen sich auch Proteste.

Interview: Anja Krüger

Frau Nestle, Südlink ist für die Energiewende unverzichtbar. Warum geht es trotzdem nur schleppend voran?

Ingrid Nestle: Es schreitet alles sehr viel besser voran als in der Vergangenheit.

Schritt für Schritt werden die verschiedenen Planungsnotwendigkeiten abgearbeitet. Das ist ganz anders als vor zehn Jahren im Netzausbau. Da blieben die Projekte einfach immer im gleichen Planungsschritt stecken, nichts ging voran.

Was hat sich geändert?

Die Bürgerbeteiligung im Vorfeld und echter Einfluss auf die Planung machen den entscheidenden Unterschied. Das ist besser geworden – und viel, viel schneller! Wenn man zum Beispiel sieht, wie es bei uns in Schleswig-Holstein an der Westküste gelaufen ist: Vor kurzem wurde der zweite Abschnitt in Betrieb genommen, der ist fertig. Gerade wird nun auch der dritte Abschnitt gebaut – da waren die Planungen noch im

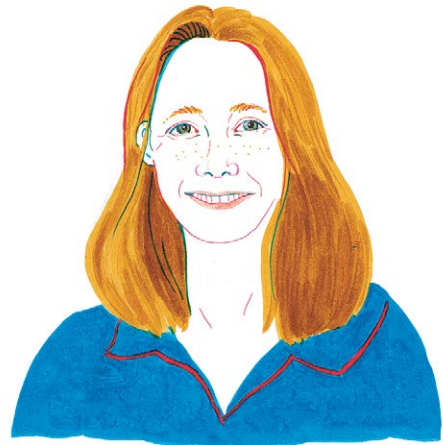
Vorstadium, als ich im Jahr 2012 Staatssekretärin für Energiewende und technischen Umweltschutz wurde. Außerdem ist das Thema Klima bei den Bürgerinnen und Bürgern angekommen.

Wie genau sieht diese Bürgerbeteiligung aus?

An der Westküste Schleswig-Holsteins zum Beispiel kam aus der Region der Vorschlag, eine seit Jahrzehnten bestehende Stromleitung mit 110 Kilovolt unter die Erde zu legen – als Ausgleich für die neue 380 Kilovolt-Leitung, die überirdisch über die Eider muss und nur schwer zu verkabeln ist. Die Netzbetreiber haben das dann aufgenommen, als Kompensationsmaßnahme. Ein großer Wunsch war auch, dass nicht noch mehr Masten errichtet werden. Deshalb wurden bereits bestehende Leitungen mit auf das Gestänge für die Neuen genommen, es entstanden also nicht mehr, sondern lediglich höhere Masten. Das erhöht die Akzeptanz.

Dennoch: Gegen Südlink regen sich Proteste.

Insgesamt nehme ich den Protest gar nicht als so groß wahr – dafür, dass es ein über viele hundert Kilometer reichendes Infrastrukturprojekt ist. Proteste gibt es vor allem in Thüringen, und sie stützen sich auf eine eigenartige Annahme: Weil an anderer Stelle bereits Leitungen durch Thüringen gehen, soll Südlink nicht durch Thüringen gehen dürfen. Es soll die schlechtere Trasse durch Hessen genommen werden, weil es – hundert Kilometer weiter – Thüringer gibt, die bereits eine Leitung vor der Nase haben. Aber insgesamt gibt es sehr viel Bürgerinformation, das läuft sehr sachlich.



Angesichts desaströser Großprojekte wie Stuttgart 21, der Elbphilharmonie oder dem Flughafen Berlin Brandenburg: Wie können Bürgerinnen und Bürger im Vorfeld feststellen, ob ein geplantes Großprojekt tatsächlich sinnvoll ist?

Das sind nun zum Glück nicht die einzigen Großprojekte in Deutschland. Der ICE Berlin-München zum Beispiel ist ein Erfolgsprojekt. Und viele große Stromleitungen werden problemlos gebaut. Auf jeden Fall aber muss ein Infrastrukturprojekt den Klimaschutz fördern und ihm nicht schaden. Im wesentlichen brauchen wir vier Infrastrukturverbesserungen: Schienen, Fahrradwege, Stromleitungen und erneuerbare Energienanlagen.

Und zur Bewertung eines einzelnen Projekts ist der Blick auf das Gesamtkonzept wichtig. Bei der Bahn heißt das zum Beispiel: Ist das Projekt in der Lage, die Bahn fit zu machen für eine Verdrei- bis Vervierfachung der Fahrgäste?

Wäre es sinnvoll, eine Art Raster zu entwickeln für die Bewertung von Großprojekten?

Nein. Das muss für jeden Bereich einzeln geschehen. Bei der Bahn wurde das in der Vergangenheit nicht gemacht, genau deshalb gibt es jetzt das Problem Stuttgart 21.

In Großbritannien verlangt das Finanzministerium von beteiligten Ministerien abgestufte Pläne, damit Großprojekte nicht aus dem Ruder laufen. Ist das sinnvoll?

Ich frage mich, ob es nicht stärker das Parlament oder die Öffentlichkeit sein müssten, die kontrollieren. Aber wir brauchen Mechanismen, die davor schützen, dass einzelne Leute aus Prestigegründen Großprojekte unglaublich pushen und darüber die Fläche vergessen. Auf welchen Wegen das sichergestellt wird, ob mit Hilfe eines Ministeriums, des Parlaments oder anhand einer besseren öffentlichen Debatte, ist nicht entscheidend.

Ingrid Nestle ist Bundestagsabgeordnete der Grünen. Sie war von 2012 bis 2017 Staatssekretärin im Ministerium für Energiewende, Umwelt, Landwirtschaft und ländliche Räume in Schleswig-Holstein.

Anja Krüger ist Wirtschaftsredakteurin der taz und Buchautorin (zuletzt erschienen: «Die Angstmacher: Wie uns die Versicherungswirtschaft abzockt», Lübbe Ehrenwirth, 2012).

Illustration: Carolina Rossi | Fotografie: Davide Monteleone/laif

Mit dem Bau der Neuen Seidenstraßen versprach China unter anderem einen weltweiten Schub für die Entwicklung vieler ärmerer Länder – die einzelnen Projekte aber stützen vor allem die wirtschaftlichen Interessen des «Reiches der Mitte». Viele der Projekte greifen massiv in die Natur ein und in die Lebensbedingungen der Menschen vor Ort. Oder sie tragen zur Klimakrise bei.

Highway oder Sackgasse?

Text: Uwe Hoering und Christa Wichterich



Lautstark hat die chinesische Regierung die Neuen Seidenstraßen angepriesen: Es wird nur Gewinner geben, hieß es. Dreistellige Milliarden-Investitionen in Transportwege vor allem in Asien, Zentral- und Osteuropa sowie Afrika würden einen weltweiten Entwicklungsschub bringen und der in die Krise geratenen Globalisierung neuen Schwung geben. Doch in die anfänglich verbreitete Euphorie über das offiziell als BRI, als «Belt and Road Initiative», bezeichnete ehrgeizige Projekt mischen sich sechs Jahre nach seiner Ankündigung durch Staats- und Parteichef Xi Jinping zunehmend Skepsis, ja, schwerwiegende Bedenken.

Die Ankunft der wöchentlich rund 40 Güterzüge aus China in Duisburg ist mittlerweile Routine. Das Pilotprojekt hat dem weltweit größten Binnenhafen neuen Schwung gebracht, berichtet Hafenmanager Detlef Bours. Die zweiwöchige Fahrt von Zentralchina durch Kasachstan, Russland und Polen ist doppelt so schnell wie der Seeweg und dank kräftiger Subventionen weitaus preiswerter als Luftfracht. Chinesischen Unternehmen bieten die inzwischen zahlreichen Bahnverbindungen einen zusätzlichen Zugang zu ihrem zweitwichtigsten Absatzmarkt, zurück bringen sie vor allem Luxusgüter, Wein oder Nobelkarossen. Für Duisburg und andere logistische Umschlagzentren wie Lodz in Polen oder Khorgas an der chinesisch-kasachischen Grenze sind sie eine Hoffnung, für China ist die ökonomische Bedeutung dagegen gering. Dafür haben sie hohe Symbolkraft. Sie sind Aushängeschilder für China als Macher. Und ähnlich wie die historischen Seidenstraßen in früheren Jahrhunderten verbinden sie die eurasischen Länder durch Handel und kulturellen Austausch – und würden damit, so das offizielle Narrativ, auch der Völkerverständigung dienen.

Natürlich wickelt China nach wie vor den größten Teil seines Außenhandels auf dem Seeweg ab. Unter dem Etikett der Maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts werden Häfen in Südostasien, rund um den Indischen Ozean, in arabischen Ländern und an den Küsten Afrikas durch staatsnahe oder staatliche Unternehmen aus China ausgebaut, finanziert mit Milliarden-Krediten aus Peking. Ein illustres Gegenstück zu Duisburg auf dem Landweg ist der Hafen

von Piräus. In der Krise waren chinesische Investoren willkommen. Der chinesische Reedereikonzern COSCO machte in den vergangenen Jahren Piräus zu einem der am schnellsten wachsenden Häfen weltweit. Weitere Planungen für noch mehr Kreuzfahrtschiffe, Hotels und Einkaufszentren für chinesische Touristen sind angedacht, ebenso wie ein Ausbau der Transportverbindungen nach Ost- und Zentraleuropa.

Seien es nun Bahnstrecken auf dem Balkan, in Laos, Kenia oder in Äthiopien, die von chinesischen Unternehmen in Rekordzeit fertiggestellt wurden, Straßen durch den Himalaya und durch zentralasiatische Steppen, Brücken über den Amur, den Grenzfluss mit Russland in Sibirien, weitere Tore nach Europa wie Venedig, Genua oder Zeebrügge, oder der Ausbau von Telefon und Internet zu einer «Digitalen Seidenstraße» – Stück für Stück nehmen die Neuen Seidenstraßen Gestalt an. Die ausgebauten Land- und Seewege versprechen, weitere Investitionen entlang der Strecke attraktiv zu machen und so zu Wirtschaftskorridoren zu werden. Sie können nicht nur Chinas Außenhandel, der durch die Wirtschaftskrise 2007/2008 arg gebeutelt wurde, neue Absatzmöglichkeiten erschließen. Chinas international operierenden Konzernen, durch Überkapazitäten zunehmend unwirtschaftlich, bieten sie auch neue Investitionsmöglichkeiten.

Doch Infrastruktur ist keine Einbahnstraße. In Gegenrichtung profitiert Chinas eigene Versorgung: Pipelines vom neuen Hafen Gwadar in Pakistan und von Kyaukpyu in Myanmar nach Westchina verkürzen die Transportwege für Öl und Gas aus den Golfstaaten, andere erweitern die Versorgung aus dem energiereichen Zentralasien und Russland. Neue Trassen liefern Strom aus Kohlekraftwerken in der Mongolei und von Staudämmen am Mekong in Laos nach China. Häfen und Bahnstrecken ins Landesinnere von Afrika eröffnen nicht nur weitere Exportwege für Chinas Billigwaren, sondern auch Zugang zu Rohstoffen – und das Interesse gilt nicht mehr nur Erdöl aus Angola oder Sudan, sondern auch Kupfer oder Kobalt, die notwendig sind für die weitere Modernisierung von Chinas Industrie.

So sind die Neuen Seidenstraßen überwiegend durch Chinas



Der Containerhafen in Duisburg ist einer der großen Gewinner des Seidenstraßenprojekts. Ausgehend von der chinesischen Millionenmetropole Chongqing «endet» die Neue Seidenstraße hier nach 12.000 km Bahnschienen. Mittlerweile sind es wöchentlich etwa 35 Züge, die aus China hier ankommen.

Fotografie: Dominik Asbach/lalif

Fotografie: Davide Monteleone/lalif (oben) Nikos Plior/lalif (unten)



Zugführer Zanserik Zhanaderbyv in seinem Fahrerhaus, auf der Strecke von China zum Verladebahnhof in Khorgos, Kasachstan.

eigene wirtschaftliche Interessen geprägt, ausgerichtet auf das Reich der Mitte wie die Speichen eines Rades. Sie bilden die logistischen Adern für die weitere wirtschaftliche Expansion und Modernisierung, um den Rückgang der Wachstumsraten in den vergangenen zehn Jahren zu kompensieren. Gleichzeitig versprechen sie aber auch zahlreichen, vor allem kleineren Ländern Investitionen in dringend benötigte Infrastruktur und Wirtschaft und eine Integration in die globale Weltwirtschaft. Und die Hürden scheinen niedrig: Die Kreditaufnahme ist einfach und nicht mit Mahnungen zu demokratischen Verhältnissen oder Menschenrechten verbunden.

Schuldenfallen-Diplomatie

Im Unterschied zu Duisburg und Piräus ist der Hafen Hambantota an der Südküste von Sri Lanka zum Synonym für ein Debakel der Seidenstraßen geworden. Die Insel im Indischen Ozean liegt strategisch günstig auf halbem Weg zwischen Asien, Afrika, dem Nahen Osten und Europa. Die Regierung erbt von ihrer Vorgängerin Kreditschulden in Milliardenhöhe für den Hafen und weitere Prestigeprojekte. Ähnlich wie Pakistan, Bangladesch, Kenia oder Äthiopien, denen Peking ebenfalls Milliarden versprochen hat, ist Sri Lanka bereits bei westlichen Regierungen, internationalen Banken und Finanzinstitutionen wie der Weltbank verschuldet. Wenn nun Häfen wie Hambantota oder neue Bahnstrecken wie die zwischen Mombasa und Kenias Hauptstadt Nairobi unwirtschaftlich sind, die erwarteten Investoren und der versprochene Entwicklungsschub ausbleiben, droht die Überschuldung – und möglicherweise ein Ausverkauf wie in Sri Lanka, wo der Hafen Hambantota von einem chinesischen Betreiber, dem staatlichen Konzern CMPort, übernommen wurde. Auch wenn chinesische Investoren zunehmend zurückhaltender werden, unter anderem wegen wachsender wirtschaftlicher Risiken, und sich

die Regierung bislang oft großzügig zeigt und Schulden reduziert oder streicht, sehen Skeptiker hier eine «Schulden-Diplomatie», mit der sich Peking Freunde macht, aber auch Abhängigkeiten schafft.

Ökologische und soziale Risiken

Zusätzlich problematisch ist, dass chinesische Unternehmen häufig durch rüde Geschäftsmethoden und geringe Rücksichtnahme auf ökologische oder soziale Auswirkungen auffällig werden. Umwelt- und Sozialstandards staatlicher chinesischer Kreditvergabe sind bislang nicht sehr ausgeprägt, ebenso wie in vielen Gastländern. Doch große Infrastruktur- und Energieprojekte bringen besonders gravierende Eingriffe in Natur und Lebensbedingungen mit sich oder tragen zum Treibhauseffekt bei.

Häufig haben es Regierungen und chinesische Unternehmen eilig, Projekte voranzutreiben. Chinesische Unternehmen bringen Tausende eigene Arbeiter mit, um Vorhaben zügig fertig zu stellen. Bei einem Eisenbahnprojekt in Thailand fand keine Prüfung der Umweltauswirkungen statt, weil die Militärregierung sie zum Schutz der nationalen Sicherheit gestrichen hat, in Indonesien wurde sie in sieben Tagen durchgezogen. «Wir bekommen keinerlei Informationen über geplante Projekte, geschweige denn über Details», klagen zivilgesellschaftliche Organisationen. Aber auch Parlamente und Medien werden oft gar nicht oder nur geschönt, bruchstückhaft und im Nachhinein informiert.

Kritiker ziehen inzwischen gegen Kohlekraftwerke in Kenia und Serbien vor die Gerichte, asiatische Klimakampagnen wollen erreichen, dass China die Finanzierung weiterer fossiler Energieprojekte einstellt und stattdessen mehr erneuerbare Energien fördert. Andere Organisationen drängen darauf, dass Finanzierungsbedingungen und Projektplanungen offengelegt werden und chinesische Banken und Unternehmen striktere Umwelt- und Sozialstandards festlegen. Es gibt verbreitet Proteste gegen Vertreibungen, neue Schulden und Korruption, Angriffe auf chinesische Projekte wie in Pakistan und Zusammenstöße mit chinesischen Arbeitern wie in Bangladesch – und Befürchtungen vor einem wachsenden Einfluss Chinas.

Mittlerweile bewegt sich auch die Regierung in Peking. Die Finanzierung durch die Banken, darunter die von ihr neu geschaffene Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), soll «grüner» werden, die Aktivitäten chinesischer Unternehmen im Ausland stärker Prinzipien einer sozialen und ökologischen Unternehmensverantwortung (Corporate Responsibility) unterworfen werden.

Blick über den Hafen von Piräus, Griechenlands größter Containerhafen. Seit 2009 wird er vom chinesischen Staatsunternehmen «China Ocean Shipping Co» (kurz: COSCO) betrieben.





Unterwegs auf der Seidenstraße – Reisende im Nachtzug nach Aktau, der kasachische Hafen am Kaspischen Meer.

Beim zweiten BRI-Forum der Teilnehmer-Regierungen im Frühjahr 2019 in Peking kündigte Xi Jinping mehr Transparenz, Nachhaltigkeit, Qualität und eine Einbeziehung von Unternehmen aus anderen Ländern in die Seidenstraßen-Vorhaben an. Ausdrücklich geht die Regierung mit ihrem Programm «People to people contacts» auf Nichtregierungsorganisationen, zivilgesellschaftliche Gruppen und die gesellschaftliche Öffentlichkeit in den Zielländern zu, um Kritik zu besänftigen und Unterstützung zu gewinnen. Denn sie weiß auch: Nachdem sie hohe Erwartungen sowohl in China selbst als auch in den Zielländern geweckt hat, würden Konflikte, Proteste und Kritik, oder gar eine Vielzahl gescheiterter Projekte, ihrem Image als Entwicklungslokomotive schaden.

Christa Wichterich arbeitet als freie Publizistin, nachdem sie in den vergangenen Jahren an den Unis von Kassel, Basel und Wien Geschlechterpolitik, Entwicklungssoziologie und internationale Politik unterrichtet hat.

Uwe Hoering schreibt unter anderem zu Chinas Rolle in der Globalisierung und hat im Sommer 2018 das Buch «Der Lange Marsch 2.0» über die Neuen Seidenstraßen veröffentlicht (VSA:Verlag Hamburg). Er ist Vorstandsmitglied der Stiftung Asienhaus in Köln.

Beispiel Bangladesch

Gehen die Pläne der Regierung auf, soll Bangladesch bereits 2021 in die Gruppe der Länder mit mittlerem Einkommen aufrücken. Und die Regierung in Peking verspricht, die Projekte der Neuen Seidenstraßen mit diesen Entwicklungszielen abzustimmen. Das bevölkerungsreiche Land ist Teil des seit Jahren geplanten BCIM-Wirtschaftskorridors, der aufstrebenden Provinzen in Westchina wie Yunnan einen direkten Zugang zum Meer und zu ihren westlichen Nachbarländern Bangladesch, Indien und Myanmar eröffnen soll. Doch weil Indien momentan Chinas Seidenstraßen-Plänen äußerst ablehnend gegenüber steht, kommt dieser sogenannte BCIM-Korridor nicht voran – und Bangladesch verfolgt seine Ziele bilateral mit China.

Im Frühjahr 2016 vereinbarte Chinas Präsident Xi Jinping bei einem Besuch in der Hauptstadt Dhaka zahlreiche Abkommen mit einem Kredit- und Investitionsvolumen von umgerechnet 24 Milliarden US-Dollar. Inzwischen ist Bangladesch in Südasien nach Pakistan der zweitgrößte Empfänger von BRI-Krediten für staatlich koordinierte Infrastrukturprojekte und Investitionen, China ist der größte Auslandsinvestor und der wichtigste Handelspartner – ganz nebenbei auch der größte Waffenlieferant. Zu den Projekten gehören der Hafen und eine Industriezone in der zweitgrößten Stadt Chittagong, zahlreiche Verkehrsverbindungen, deren Finanzierung westliche Geber zuvor abgelehnt hatten – teils aus ökologischen Bedenken wie beim Kohlekraftwerk Rampal, teils wegen Korruptionsvorwürfen –, und der Ausbau der digitalen Infrastruktur.

Der größte Teil der Gelder aber fließt in den Energiesektor, den Bangladesch beschleunigt ausbauen will, um seine ehrgeizigen Entwicklungsziele zu unterstützen. Gegenüber 500 MW aus erneuerbaren Energien sind nach Schätzung von Greenpeace Kohlekraftwerke mit einer geplanten Kapazität von 18.000 MW geplant. Baufirmen, Zulieferer, Betreiber und Anteilseigner der zahlreichen neuen Kohlekraftwerke kommen überwiegend aus China, das damit die Kontrolle über den Energiesektor von Bangladesch bekommt. Kohle muss importiert werden, unter anderem aus China.

Wie in Bangladesch fördert China auch in Ländern wie Pakistan, Ägypten, Kenia und Serbien Kohle und damit ein fossiles Energiemodell. Einige Fabriken werden mit moderner Technologie ausgestattet, aufgrund verschärfter Umweltauflagen werden aber auch veraltete Kohlekraftwerke ins Ausland verlagert. Chinesisches Geld füllt damit eine Lücke, da westliche Finanzinstitutionen sich aus der Finanzierung von Kohle zurückziehen, teils auf Druck, teils weil Kohle verglichen mit erneuerbaren Energien zunehmend unprofitabel wird. Damit werden diese Länder bei ihrer Energieversorgung auf Jahrzehnte auf Kohle festgelegt. Angesichts des von Seiten Chinas vorangetriebenen Kapazitätsausbaus, untermauert mit überhöhten Wachstums- und Nachfrageprognosen, drohen bereits Überkapazitäten, sodass die Anlagen unwirtschaftlich würden. Einige Kohlekraftwerke-Projekte in Pakistan, Indonesien und Bangladesch wurden deshalb schon abgeblasen.

Der Experte für nachhaltige Finanzierung, Simon Zadek, konstatiert zudem einen Widerspruch zwischen Pekings Seidenstraßen-Politik und seiner internationalen Klimaposition. Einerseits unterstützt das Land das Pariser Klimaabkommen und arbeitet an einem klimafreundlichen Profil. Doch durch die massiven fossilen Investitionen im Ausland wird der CO₂-Ausstoß der Zielländer hochgetrieben und die Umsetzung des Klimaabkommens von Paris hintertrieben.

Die Infrastrukturprojekte der Neuen Seidenstraßen, eng verknüpft mit Handels- und Investitionsabkommen, tragen auf vielfältige Weise dazu bei, die wirtschaftlichen und politischen Kräfteverhältnisse zu verschieben – auch wenn Peking stets Vorwürfe eines «Infrastruktur-Imperiums» oder geopolitische Intentionen abstreitet. Einige Länder helfen China dabei.

Chinas neue Freunde

Text: Uwe Hoering

Vertreterinnen und Vertreter von über 100 Ländern, darunter 37 Staatschefs, und zahlreicher internationaler Organisationen waren im April 2019 zum zweiten Belt and Road Forum in Peking angereist – ein eindrucksvolles Bild, wie die Regierung mit den Neuen Seidenstraßen Verbündete gewinnt. Geopolitisch, so viele Beobachter, schafft sie damit ein Gegengewicht zur früheren Dominanz der USA in der asiatisch-pazifischen Region.

In Europa treffen sich hochrangige chinesische Regierungsvertreter regelmäßig mit Staats- und Regierungschefs südost- und osteuropäischer Länder, viele davon EU-Mitglieder und Kandidaten für den EU-Beitritt, zu den sogenannten 17+1 Gipfeln. Ein Schwerpunktland ist Serbien, wo chinesische Konzerne mehrere Infrastrukturprojekte durchführen und ein Stahlwerk und eine Kupfermine übernommen haben. Der tschechische Staatspräsident Milos Zeman sieht in BRI die Chance zu größerer «nationaler Unabhängigkeit» gegenüber Ermahnungen und Vorschriften aus Brüssel, Ungarns Viktor Orban lobt sie wegen des «gegenseitigen Respekts und wechselseitiger Vorteile». Im März 2019 suchte mit Italien erstmals ein gewichtiges EU-Land eine engere Zusammenarbeit.

Nicht nur in Osteuropa sind es häufig autoritäre, illiberale und populistische Regierungen, bei denen China offene Arme findet. In Südostasien hat Peking inzwischen verlässliche Verbündete in Kambodscha, Thailand und den Philippinen, in Zentralasien in Kasachstan und in Russland. Solche neuen Bündnisse und Netzwerke zahlen sich aus: Ungarn und Griechenland verhinderten EU-Resolutionen, in denen Menschenrechtsverletzungen durch China verurteilt wurden, südostasiatische Regierungen eine geschlossene Ablehnung von Chinas territorialen Ansprüchen im Südchinesischen Meer, obwohl sie gegen internationales Recht verstoßen.

Auch die aktuelle Kontroverse um den Mobilfunkkonzern Huawei illustriert, dass Infrastruktur keineswegs politisch neutral ist. Dessen Kontrolle über den neuen 5G-Standard hat Sicherheitsbedenken und heftige Gegenreaktionen zahlreicher Regierungen ausgelöst. Der Einfluss chinesischer Unternehmen auf Digitale Seidenstraßen, Stromnetze und Transportverbindungen birgt die Möglichkeit, eigene Interessen voranzubringen und Konkurrenten Steine in den Weg zu legen. Besonders die Hafenprojekte, beispielsweise im Indischen Ozean, könnten auch als Stützpunkte für Chinas wachsende Marine genutzt werden. Am Roten Meer in Dschibuti besteht bereits die erste ausländische chinesische Marinebasis. Ein besonders erbitterter Gegner ist deshalb die Regionalmacht Indien, die sich von China eingekreist fühlt und die Seidenstraßen als neokoloniales Projekt kritisiert, das die Souveränität der Länder beeinträchtigen würde.

So tragen die Infrastrukturprojekte, eng verknüpft mit Handels- und Investitionsabkommen, auf vielfältige Weise dazu bei, die wirtschaftlichen und politischen Kräfteverhältnisse zu verschieben, auch wenn Peking stets Vorwürfe eines «Infrastruktur-Imperiums» oder geopolitische Intentionen abstreitet. Gleichzeitig wird aber auch der Anspruch erhoben, die Beziehungen zwischen den Großmächten neu zu regeln. Dafür sind die Neuen Seidenstraßen ein Baustein.

Uwe Hoering schreibt unter anderem zu Chinas Rolle in der Globalisierung und hat im Sommer 2018 das Buch «Der Lange Marsch 2.0» über die Neuen Seidenstraßen veröffentlicht (VSA:Verlag Hamburg). Er ist Vorstandsmitglied der Stiftung Asienhaus in Köln.

Nicht nur in Osteuropa sind es häufig autoritäre, illiberale und populistische Regierungen, bei denen China offene Arme findet. In Südostasien hat Peking verlässliche Verbündete in Kambodscha, Thailand und den Philippinen, in Zentralasien in Kasachstan und in Russland.

Fotografie: Davide Monteleone/laif

Der Fluch der Größe

Die Kosten sind astronomisch, der Nutzen fragwürdig. Dennoch erfreuen sich Megaprojekte mehr denn je großer Beliebtheit. Was steckt dahinter? Und vor allem: Geht es auch anders?

Text: Bent Flyvbjerg

Eröffnungstermin: verschoben. Die Kosten: explodiert – für gigantische Fehlplanungen gibt es in Deutschland berühmte Beispiele. Die Elbphilharmonie in Hamburg etwa. Sie wurde 2017 eingeweiht – sieben Jahre später als gedacht. Und die ersten Kostenschätzungen beliefen sich auf 77 Millionen Euro, abgerechnet wurden am Ende 800 Millionen. Noch ein Fall: Der neue unterirdische Bahnhof in Stuttgart, S 21, sollte eigentlich schon seit 2008 in Betrieb sein. Daraus wurde nichts. Nun ist 2025 angepeilt. Die Planer rechneten anfangs mit 2,8 Milliarden Euro, heute liegt die Kostenkalkulation bei 8,2 Milliarden. Der Bundesrechnungshof spricht sogar von 10 Milliarden. Und – letztes Beispiel – der Hauptstadtflughafen Berlin Brandenburg, BER, seit 2006 im Bau, sollte ursprünglich schon 2011 fertig sein. Nun wird der Bau mindestens bis Oktober 2020 dauern. Er wird mehr als sieben Milliarden Euro kosten, obwohl beim ersten Spatenstich von 2,5 Milliarden die Rede war.

Egal ob Konzerthäuser, Verkehrsinfrastruktur oder IT- und Rüstungsprojekte – die veranschlagten Kosten werden erheblich überschritten, und zwar weltweit. Allein in den USA werden die Kosten für gescheiterte und mangelhafte IT-Projekte auf jährlich 55 Milliarden US-Dollar geschätzt.

Dessen ungeachtet sind Groß-, ja Megaprojekte heute bei Politikern beliebter denn je, und weltweit werden für derartige Unterfangen jährlich zwischen fünf und acht Billionen Euro ausgegeben.

Obgleich derartige Projekte immer wieder gegen die Wand gefahren werden, ist der Eifer, mit dem sie verfolgt werden, ungebrochen. Warum? Zum einen ist da die Begeisterung der Ingenieure und Technikfans für große, neuartige Projekte, die die Grenzen des bislang Bekannten sprengen. Zum anderen setzen Politiker nur zu gerne sich selbst und ihrer Sache ein Denkmal. Großplanungen ziehen darüber hinaus die Medien an, und Politikern macht nur wenig mehr Vergnügen, als der Stapellauf eines Großprojekts – mit Ausnahme vielleicht der entsprechenden Einweihungszeremonie, bei der sie sich in Gesellschaft gekrönter Häupter und Präsidanten zeigen können.

Auch Geschäftsleute und Gewerkschaften unterstützen Megaprojekte, denn mit ihnen lässt sich viel Geld machen, und es können Arbeitsplätze geschaffen werden. Die beauftragten Firmen, die Ingenieure, Architekten, Berater, Bauarbeiter, Fahrer, Banker, Investoren, Landbesitzer, Anwälte und Projektentwickler machen alle ihren Schnitt, die finanziellen Risiken aber trägt meist der Steuerzahler. Und schließlich hat auch die Schönheit von Bauwerken mit Symbolcharakter ihren Reiz. Wer hätte nicht gern die Oper von Sydney?

Gemeinsam sorgt dies dafür, dass sehr viele Personen von derartigen Projekten profitieren – und entsprechend verlangen sie nach immer mehr.

Die skeptische Öffentlichkeit muss von diesen Großvorhaben hingegen erst überzeugt werden. Ihr verkauft man sie meist durch die Arbeitsplätze, die entstehen werden, und verweist auf die wirtschaftlichen Vorteile, die bessere Versorgung und den Nutzen für die Umwelt. Auf all das folgt jedoch ein großes Aber, nämlich: «... aber diese positiven Effekte werden nur eintreten, wenn das Projekt auch richtig

umgesetzt wird.» Nur wenn man diesen Vorbehalt ignoriert – und das ist oft der Fall –, lassen sich Megaprojekte als den besten Weg verkaufen, Infrastruktur zu schaffen. Tatsächlich aber ist die Bilanz von Megaprojekten, was Kosten und Nutzen angeht, verheerend.

Eine Reihe psychologischer Gründe trägt dazu bei, dass sich hieran nichts ändert. Dazu gehört, was Technik und Design anbelangt, die Neigung, etwas erreichen zu wollen, das einzigartig ist. Projektplaner und -manager wollen immer gerne die Ersten sein, denen etwas Neues gelingt. Dies aber macht es unmöglich, aus früheren Projekten zu lernen. Auch legen sich Politiker in der Anfangsphase früh fest, was dann zu einer Mentalität führt, die kein Zurück kennt, auch wenn die Kosten explodieren. Der ehemalige kalifornische Abgeordnete Willie Brown brachte es auf den Punkt, als er sich 2013 zur Kostenexplosion beim Bau des Transbay Terminals in San Francisco äußerte. Er sagte: «Es wird einfach losgelegt, und man buddelt ein derart großes Loch, dass einem anschließend nichts übrig bleibt, als Geld aufzutreiben und es damit zu füllen.»

Verbreitet ist auch der Glaube, alles unter Kontrolle zu haben, weshalb man unvorhergesehene, dramatische Entwicklungen – sogenannte «schwarze Schwäne» – bei der Planung nicht berücksichtigt, obgleich es gerade bei Megaprojekten häufig zu solchen Entwicklungen kommt. Projektmanager handeln oft, als lebten sie in einer deterministischen Welt, in welcher Ursache und Wirkung einfach zu erkennen und zu beherrschen seien. Und schließlich ist man, was die Kosten angeht, in der Regel sehr blauäugig.

Manche behaupten, all dies spiele keine Rolle, denn zwar seien Kostenschätzungen in der Regel zu optimistisch, dafür jedoch würde der Nutzen solcher Projekte meist zu pessimistisch bewertet. Diese einseitige Sicht, heißt es weiter, sei zudem erforderlich, denn ohne sie würde nie etwas Großartiges entstehen, weil uns dann die möglichen Risiken lähmten, welche wir jedoch dank unserer menschlichen Kreativität ausräumen könnten. Wirtschaftswissenschaftler wie Albert Hirschman entwickelten eine solche Sichtweise, und sie ist heute weit verbreitet.

Illustration: Tanya Tebrier



Die Messwerte, über die wir heute verfügen, sind viel zuverlässiger – und entsprechend besser sind unsere Theorien. Es hat sich gezeigt, in den Beispielen und Schlussfolgerungen Hirschmans steckt zwar ein Körnchen Wahrheit, jedoch sind sie alles andere als repräsentativ. Speziell die Annahme, dass bei Kostenschätzungen zu optimistisch, bei der Schätzung des Nutzens zu pessimistisch verfahren werde, hat sich als falsch herausgestellt. In beiden Fällen, das hat sich gezeigt, fallen die Schätzungen zu optimistisch aus. Die Folge ist, dass erst die Kosten explodieren und anschließend, beispielsweise, viel weniger Menschen als vorhergesagt eine neue Verkehrsverbindung nutzen.

Schlimmer noch ist, häufig haben wir es mit einer Art von umgekehrtem Darwinismus zu tun – dem Überleben des Untauglichsten. Es werden nicht etwa die besten Projekte für die Umsetzung ausgewählt, sondern jene, die sich auf dem Papier am besten machen. Dabei handelt es sich um eben jene, bei denen die Kosten unter-, der Nutzen aber überschätzt werden. Die katastrophalen Folgen lassen nicht lange auf sich warten.

Immer deutlicher zeigt sich: Läuft ein Megaprojekt erst einmal aus dem Ruder, dann verhält es sich wie ein Elefant im Porzellanladen. Eine Volkswirtschaft kann dadurch schweren Schaden nehmen. Gleichfalls ist immer mehr Beteiligten bewusst, dass hier gegengesteuert werden muss.

Glücklicherweise gibt es hierfür Beispiele. Das britische Finanzministerium schreibt bei Megaprojekten allen Ministerien ein Verfahren vor, durch welches zu optimistische Abschätzungen verhindert werden sollen. Die Schweiz und Dänemark haben dieses Verfahren bereits übernommen. In den Niederlanden arbeitet man daran, bei großen Infrastrukturprojekten Fehlinformationen auszusieben. In Deutschland lässt sich derweil vom Ausbau der erneuerbaren Energien lernen, dass Megaprojekte in Bausteine zerlegt werden sollten. Einen Windpark auf dem Meer zu bauen, das ist zwar ein gigantisches Projekt, aber es wird ein Windrad nach dem anderen hinzugefügt. Stück für Stück. Das funktioniert wie Lego – und ist gut berechenbar. Mittlerweile gibt es viele wissenschaftliche Studien dazu, wie sich Megaprojekte steuern lassen. Beim Verständnis davon, warum bestimmte Projekte scheitern, wurden große Fortschritte gemacht. Versteht man dies aber erst einmal, ist der erste Schritt hin zu Lösungen genommen. Jene, die ganz besonders zuversichtlich sind, behaupten sogar, es werde soweit kommen, dass eines Tages das Wort «Megaprojekt» nicht mehr gleichbedeutend sein wird mit Kostenexplosion und zweifelhaftem Nutzen.

Bent Flyvbjerg ist Gründungsprofessor für Großprojektmanagement an der Saïd Business School, University of Oxford.

Ins Deutsche übersetzt von Bernd Herrmann und bearbeitet von Hanna Gersmann.

► Der Text erschien zuerst auf Englisch unter dem Titel «Throw me the Money» im New Scientist.

Infrastrukturpolitik ist Klimapolitik

Häfen, Autobahnen, Kraftwerke: Die Errichtung konventioneller Energie- und Transportinfrastrukturen bedeutet bislang einen hochprofitablen Wachstumsmarkt. Wenn aber die Klimaziele erreicht werden sollen, ist es Zeit für Investitionen in fossilfreie Alternativen.

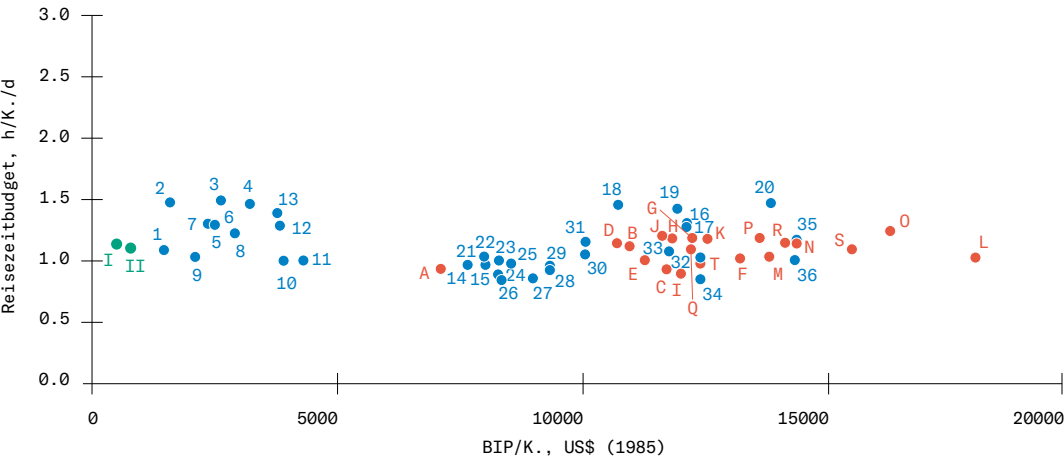
Text: Jörg Haas

Sechzig Prozent – fast zwei Drittel – der weltweiten Treibhausgasemissionen gehen auf das Konto von Infrastruktur. So berechnete es ein 2015 erschienener Bericht im Auftrag der «Global Commission on the Economy and Climate». Klimaschutz und Infrastruktur – wie hängt das zusammen?

Zum ersten ist da der Bau von Infrastruktur: Vor allem Zement und Stahl sind bei ihrer Herstellung enorme Emissionsquellen. Allein die Stahlindustrie wird für etwa 5 Prozent der globalen Treibhausgasemissionen verantwortlich gemacht, die Zementindustrie sogar für 8 Prozent. Auch wenn nur ein Teil dieser Materialien für öffentliche Infrastruktur wie Brücken, Dämme, Kraftwerke, Eisenbahnen und Straßen benötigt wird – der Rest vor allem für

Wohnungen, Büros und Industriegebäude, so handelt es sich doch um riesige Emissionsmengen – weit mehr als jene, für die der so leidenschaftlich diskutierte Flugverkehr verantwortlich ist.

Was Transportinfrastruktur angeht, so ist zweitens mit einem besonders tückischen Effekt zu rechnen: Je schneller neue Infrastruktur Menschen und Güter von A nach B bringt, desto höher wird die Nachfrage nach Transportdienstleistungen auf dieser Strecke. Cesare Marchetti beschrieb im Jahr 1994, dass Menschen in verschiedenen Ländern und Kulturen, mit unterschiedlichen Transportinfrastrukturen täglich durchschnittlich die gleiche Zeit – nämlich zwischen einer und eineinhalb Stunden – unterwegs sind.



Afrikanische Dörfer in:

- I Tanzania, 1986
- II Ghana, 1988

Stadtbefragungen:

- 1 Tianjin (China), 1993
- 2 Kazanlik (Bulgaria), 1965/66
- 3 Lima-Callao (Peru), 1965/66
- 4 Pskov (Former USSR), 1965/66
- 5 Maribor (Former Yugoslavia), 1965/66
- 6 Kragujevac (Former Yugoslavia), 1965/66
- 7 Torun (Poland), 1965/66
- 8 Győr (Hungary), 1965/66
- 9 Olomouc (Former CSFR), 1965/66

- 10 Hoyerswerde (Former GDR), 1965/66
- 11 Sao Paulo (Brazil), 1987
- 12 Sao Paulo (Brazil), 1977
- 13 Warsaw (Poland), 1993
- 14 6 Cities (France), 1965/66
- 15 Osnabrück (Germany), 1965/66
- 16 44 Cities (USA), 1965/66
- 17 Jackson (USA), 1965/66
- 18 Paris (France), 1976
- 19 Paris (France), 1983
- 20 Paris (France), 1991
- 21 Sendai (Japan), 1972
- 22 Sapporo (Japan), 1972
- 23 Kanazawa (Japan), 1974
- 24 Kagoshima (Japan), 1974
- 25 Kumamoto (Japan), 1973
- 26 Hamamatsu (Japan), 1975

- 27 Fukui (Japan), 1977
- 28 Niigata (Japan), 1978
- 29 Hiroshima (Japan), 1978
- 30 Osaka (Japan), 1980
- 31 Tokyo (Japan), 1980
- 32 Osaka (Japan), 1985
- 33 Tokyo (Japan), 1985
- 34 Cities No. 21-29 in 1987
- 35 Tokyo (Japan), 1990
- 36 Osaka (Japan), 1990

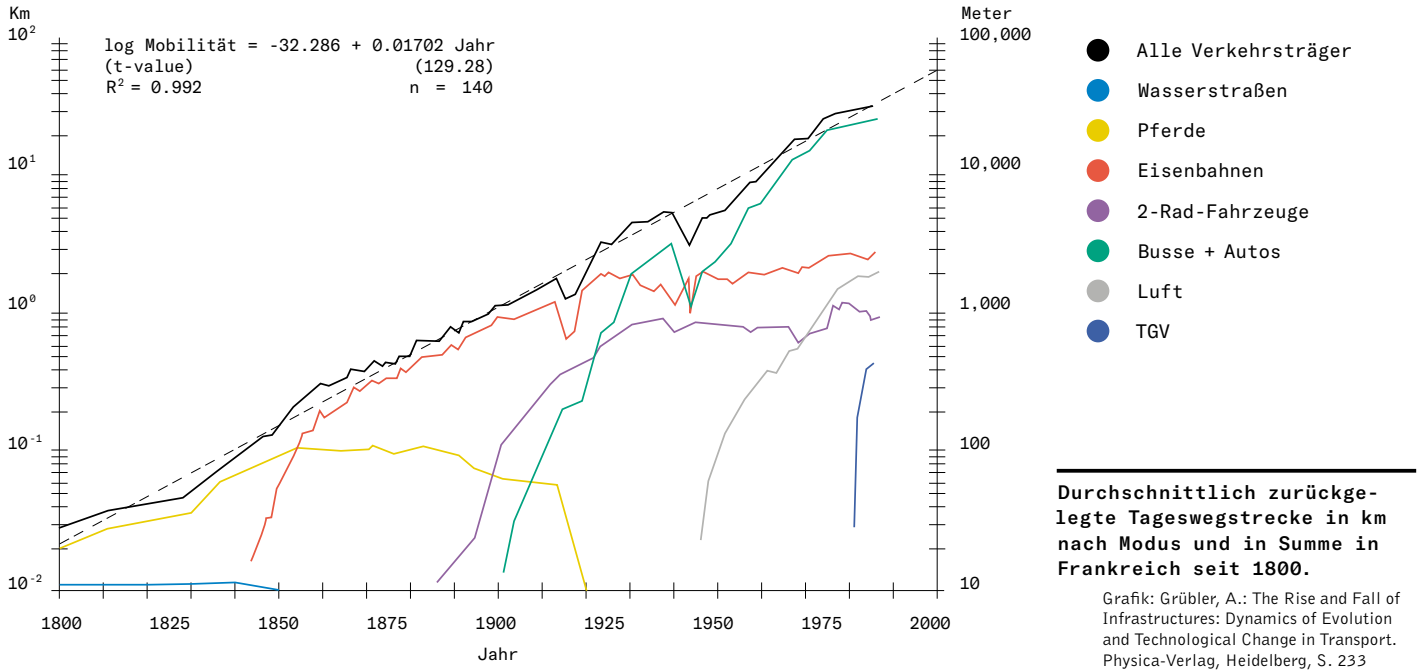
Nationale Reisebefragungen:

- A Belgium, 1965/66
- B Austria, 1983
- C Great Britain, 1985/86
- D Germany, 1976
- E Netherlands, 1979

Das Reisezeitbudget in Stunden pro Tag und Kopf über verschiedene Kulturkreise und Jahre in Abhängigkeit des jeweiligen BIP pro Kopf in US-Dollar (1985).

Schafer, A. und D.G. Victor (2000)
The future mobility of the world population,

Grafik: State



Das bedeutet umgekehrt, dass schnellere Transportinfrastrukturen – zum Beispiel Autobahnen, Hochgeschwindigkeitszüge, Flughäfen in der Nähe – dazu führen, dass mehr und weiter gereist wird. Und mit der weiteren Distanz wächst in der Regel auch der Energiebedarf und CO₂-Ausstoß – selbst wenn das Transportmittel relativ klimafreundlich sein sollte. Die obenstehende Grafik zeigt, wie sich dieser Effekt von 1800 bis 2000 in Frankreich auswirkte. Die durchschnittliche Tageswegstrecke stieg in diesem Zeitraum von 30 Meter auf 60 Kilometer.

Und drittens werden nach wie vor riesige Infrastrukturen gebaut, die fossile Brennstoffe von ihren Lagerstätten zu ihren Verbrauchszentren transportieren oder sie verbrennen. Der «Global Fossil Infrastructure Tracker» zählt weltweit 2.050 fossile Transportprojekte, darunter 832 Gas-Pipelines, 413 Öl-Pipelines, 438 Flüssiggas-Terminals und 367 Terminals zum Verladen von Kohle. Hinzu kommen Kohlekraftwerke: 338 Gigawatt – das entspricht etwa 700 großen Kraftwerken – sind nach wie vor weltweit in Planung. 2018 betrug der Netto-Zubau an Kohlekraft – nach Abzug der Stilllegungen – immer noch 19 Gigawatt.

Doch wie passen solche Infrastrukturen, die oft ein halbes Jahrhundert oder länger genutzt werden sollen, mit der Notwendigkeit zusammen, bis zur Mitte des 21. Jahrhunderts die Emissionen auf Null zu reduzieren? Die Antwort: Gar nicht. Eine Studie in der renommierten Zeitschrift «nature» hat die Emissionen berechnet, die die bereits existierenden Energie- und Transportinfrastrukturen im Laufe ihrer Lebensdauer voraussichtlich verursachen werden. Diese sogenannten «committed emissions» überschreiten bereits das CO₂-Budget, das uns bis zum Erreichen des 1,5°C-Ziels noch bleibt.

In der ökonomischen Debatte werden solche klimafährdenden Infrastrukturen als potentielle «stranded assets» – in etwa «verlorene Vermögenswerte» – gehandelt. Es geht um milliardenschwere Investitionen. Weil sie nicht in eine Null-Emissions-Wirtschaft passen, droht ihnen in wirtschaftlicher Sicht das Risiko, vor Ende ihrer ökonomischen Nutzungsdauer abgeschaltet zu werden.

Dies wäre aus klimapolitischer Sicht begrüßenswert, ja dringend notwendig. Doch könnte die vorzeitige Abschaltung stark emittierender Infrastruktur für die Finanzmärkte zum Problem werden. Bisher setzen diese implizit darauf, dass die Menschheit ihre

Klimaziele weit verfehlt. Nur so können all diese Infrastrukturen das in sie investierte Geld wieder einspielen – und wir hätten unsere Lebensgrundlagen auf Jahrhunderte zerstört. Sollte die Menschheit aber endlich zur Einsicht kommen und rasch auf erneuerbare Energien umsteigen, dann droht den Investoren ein enormer Verlust. Das Kartenhaus an Vermögenswerten, die aufgrund sehr fragwürdiger Annahmen investiert wurden, würde kollabieren, die «Kohlenstoff-Blase» platzen, die Finanzmärkte kämen ins Wanken.

Dieses Szenario ist inzwischen Gegenstand von Beratungen zahlreicher Zentralbanken. Sie setzen nun verstärkt auf Transparenz. Firmen sollen offenlegen, wie stark sie von ambitionierten Klimapolitiken betroffen wären und wie sie sich für diesen Fall aufstellen. Das ist sicherlich gut und sinnvoll, doch wir haben schon oft gesehen, dass Finanzmärkte keineswegs rational agieren. Daher können wir uns darauf nicht verlassen: Wir müssen hoch emittierende Infrastrukturen vorzeitig abschalten – ein Weg, den Deutschland mit dem Kohleausstieg begonnen hat, der aber nicht zu Ende ist.

Doch wird das Abschalten alleine nicht möglich sein. Wir brauchen den Ersatz durch eine andere, eine fossilfreie Infrastruktur: Beginnend mit dem massiven Ausbau der erneuerbaren Energien – und den dazu gehörenden intelligenten Netzen und Speichern. Weiter geht es mit öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen, von Fahrradschnellwegen über Nahverkehr in den Städten bis hin zu Ladesäulen, die emissionsfreie Mobilität ermöglichen. Und nicht zuletzt dem, was zuweilen als «grüne Infrastruktur» bezeichnet wird, dem Erhalt möglichst unberührter Natur. Denn angesichts eines galoppierenden Klimawandels schaffen uns Mangroven, renaturierte Feuchtgebiete und bewaldete Wassereinzugsgebiete mehr Sicherheit als große Dämme und massive Betonbauwerke.

Klimapolitik ist Infrastrukturpolitik – und Infrastrukturpolitik ist Klimapolitik.

Jörg Haas ist seit 2017 Referent für internationale Politik der Heinrich Böll Stiftung. Er hat lange Jahre zur internationalen Klimapolitik gearbeitet, in der Heinrich-Böll-Stiftung und der European Climate Foundation. Heute beschäftigt er sich vor allem mit internationaler Infrastrukturpolitik.

Wie viel Mitsprache ist erlaubt?

Die Asiatische Infrastruktur Investment Bank (AIIB) ist eine der wichtigsten globalen Finanzakteure. Sie präsentiert sich als umweltfreundliche Bank, die Betroffene hört, Umweltstandards berücksichtigt und keine Korruption toleriert. Ihre bisherige Bilanz lässt allerdings Zweifel aufkommen.

Text: Korinna Horta

Das Motto der von China geführten Asiatischen Infrastruktur Investment Bank (AIIB) lautet «Lean, clean & green». Sie stellt sich als neue Bank fürs 21. Jahrhundert dar, die mit geringem Aufwand (lean) umweltfreundliche Projekte (green) finanziert und keine Korruption toleriert (clean). Seit der Aufnahme ihrer Geschäfte 2016 hat sie sich schnell zu einem der wichtigsten globalen Finanzakteure entwickelt. Drei Jahre nach ihrer Gründung sind alle wichtigen Richtlinien, die die AIIB Governance und Standards bestimmen, in Kraft getreten. Das Resultat ist äußerst bedenklich.

Während ihrer Aufbauphase hat die AIIB hauptsächlich Projekte anderer Banken mitfinanziert. Dies soll sich ab 2019 ändern. Die AIIB plant nun, zur global führenden Bank von großen Infrastrukturvorhaben zu werden. Dabei geht es um Exportkorridore, Kraftwerke, Staudämme, Pipelines und dergleichen. Projekte dieser Art sind per Definition mit hohen Risiken behaftet, die von irreversiblen Umweltschäden und Zwangsvertreibungen bis zu massiver Korruption und Schuldenbergen reichen.

Mit der Gründung der AIIB ist China ein globaler Coup gelungen, der die industriellen Länder der G7 gespalten hat. Die Obama-Administration hatte die Europäer eindringlich dazu angehalten, der AIIB nicht beizutreten. Sie sah die AIIB als Instrument geopolitischer Machtinteressen Chinas, bei dem Transparenz und Umweltschutz unter den Tisch fallen würden. Aber gerade der traditionell verlässlichste Partner der USA, das Vereinigte Königreich, scherte aus und wurde AIIB-Gründungsmitglied. Kurz darauf folgten die Bundesrepublik und andere europäische Staaten. Auch ohne die USA und Japan als Mitglieder steht China jetzt zum ersten Mal an

der Spitze einer multilateralen Institution. Dank der Beteiligung westlicher Staaten genießt sie einen Status, der mit anderen von westlichen Ländern geführten Institutionen – wie zum Beispiel der Weltbank – vergleichbar ist.

Die AIIB hat derzeit 74 Mitgliedsstaaten und 26 weitere Staaten möchten beitreten. China ist mit zirka 30 Prozent der bei weitem größte Anteilseigner und hat effektiv Vetorecht. Nach China, Indien und Russland folgt die Bundesrepublik als viertgrößter und wichtigster westlicher Anteilseigner mit etwa 4,6 Prozent. Aber wichtiger als der prozentuale Beitrag Deutschlands und anderer westlicher Staaten ist die internationale Glaubwürdigkeit, die ihre Mitgliedschaft der AIIB verliehen hat. Das wurde von den drei großen internationalen Ratingagenturen attestiert, die ihr 2017 das begehrte Triple-A Credit Rating zuteilten. Damit kann die AIIB zu günstigen Konditionen Gelder auf internationalen Kapitalmärkten aufnehmen und ihr Startkapital von 100 Milliarden US-Dollar erweitern.

Das Finanzministerium rechtfertigte den Beitritt Deutschlands damit, sich für hohe Umweltstandards und beste Praktiken einsetzen zu wollen. Die Bundesregierung hatte richtig erkannt, wie fundamental wichtig solche Standards bei großen Infrastrukturprojekten sind. Schließlich geht es um Projekte wie große Kraftwerke, die jahrzehntelang Treibhausgase ausstoßen und die Klimaerhitzung weiter beschleunigen. Oder um Straßennetze, die durch ökologisch intakte Gebiete führen und hohe Risiken für den Schutz von Biodiversität und Wäldern bergen. Ganz zu schweigen von der Luftverschmutzung und dem Verlust von Land, den die Gemeinschaften vor Ort erleiden müssen.

«Mit der Gründung der AIIB ist China ein globaler Coup gelungen, der die industriellen Länder der G7 gespalten hat. Die Obama-Administration hatte die Europäer eindringlich dazu angehalten, der AIIB nicht beizutreten.»

Fotografie: /Polaris/af

Wie schnell man aber an die Grenzen seiner Einflussmöglichkeiten kommt, hat die Bundesrepublik bald erfahren können. Berlin plädierte dafür, dass der AIIB-Aufsichtsrat seine Aufgaben in Peking wahrnimmt. Aber der von China ernannte AIIB-Präsident setzte es durch, seinen Aufsichtsrat auf Distanz zu halten und die Mitglieder in ihren jeweiligen Hauptstädten zu belassen, mit der Begründung, das sei effizienter. Die Bundesregierung fand für sich einen Kompromiss. Der Repräsentant aus Berlin ist bei der deutschen Botschaft in Peking untergebracht, wohl in der Hoffnung, die AIIB so enger beaufsichtigen zu können.

Die AIIB-Betonung auf «Effizienz» hat von Januar 2019 an ein neues Stadium erreicht. Mit der Bewilligung eines sogenannten. «Accountability Frameworks» kann der AIIB-Präsident nun ganze Kategorien von Krediten genehmigen, ohne den Aufsichtsrat einzubeziehen. Dieser Trend soll sich weiter fortsetzen, um eine schnelle und reibungslose Bewilligung von Krediten zu fördern.

Wenn große Projekte weitgehend frei von Korruption und umweltschonend gebaut werden sollen, setzt das maximale Transparenz und Einbeziehung der Öffentlichkeit voraus. Die Richtlinien der AIIB enthalten zwar die gängigen Begriffe, aber sie sind vage und haben entscheidende Schlupflöcher. So ist zum Beispiel nicht vorgesehen, Umweltprüfungen innerhalb einer bestimmten Frist zu veröffentlichen. Dies erschwerte es Betroffenen, sich zu beteiligen und Bedenken einzubringen. Kreditnehmer/innen sind zwar aufgefordert, Maßnahmen zum Umweltschutz auf eine Art und zu einer Zeit erfüllen, die für die AIIB «akzeptabel» ist. Was akzeptabel ist, wird nicht definiert.

Informationen über Projekte werden verweigert

Erste – von der AIIB allein finanzierte – Projekte deuten auf die Probleme hin, die entstehen können, wenn klare Standards für Transparenz fehlen. Ein Beispiel ist der Kredit der AIIB an Beijing Gas, eine private Firma, die die Luftqualität in Peking verbessern möchte. In den ländlichen Gegenden um Peking herum soll dazu von Kohle auf Gas umgestellt werden. Da dieses Projekt quasi vor der Haustür der AIIB in Peking stattfindet, könnte man annehmen, dass detaillierte

Informationen leicht zu erhalten sind. Europäische Regierungen und die Zivilgesellschaft baten die AIIB auch um eine Liste und die Standorte der 510 betroffenen Dörfer. Diese Bitte wurde abgelehnt mit dem Argument, dass eine private Firma nicht dazu verpflichtet sei, detaillierte Information zur Verfügung zu stellen.

Ein weiterer Kredit für Beijing Gas wurde im September dieses Jahres angekündigt – für den Bau einer umweltschädlichen Infrastruktur für Flüssigerdgas. Chinesische Umweltschützer/innen laufen hohe persönliche Risiken, wenn sie auch nur Fragen zu den Auswirkungen dieses Projekts stellen. Die starke Einschränkung der Internet-, Presse- und Meinungsfreiheit in China macht eine öffentliche Diskussion nahezu unmöglich. Das brutale Vorgehen des Partei-Staats gegen die Zivilgesellschaft hat unter Präsident Xi neue Ausmaße erreicht.

Analog zu anderen Banken hat die AIIB auch einen Mechanismus für Beschwerden etabliert, aber er ist so bürokratisch und kompliziert, dass er praktisch unzugänglich ist. Öffentlicher Zugang zu Information, Rede- und Versammlungsfreiheit sind politisch empfindliche Bereiche in China und anderen Ländern, wo das Engagement der Zivilgesellschaft oft kriminalisiert wird.

Die AIIB-Mitgliedschaft Deutschlands und anderer europäischer Staaten verleiht Peking eine Glaubwürdigkeit als Führer einer multilateralen Institution. Auch wenn Widerstände vorhersehbar sind: Diese Staaten müssen politisches Kapital einsetzen, damit die Investitionen der AIIB transparent, umweltfreundlich und sozialverträglich sind. Sie dürfen nicht zu Komplizen für den Export einer Weltordnung werden, in der die Menschenrechte und demokratische Werte zum Tabu werden.

Korinna Horta arbeitet seit vielen Jahren zu den Menschenrechts- und Umweltauswirkungen internationaler Finanzinstitutionen. Sie studierte Wirtschaftswissenschaften an der Johns Hopkins University in Washington und promovierte zum Thema politische Ökologie bei der University of London. Sie ist unabhängige Beraterin und Forscherin an der Universität Lissabon.



«Private Gewinne, öffentliches Risiko»

Markus Henn von WEED erklärt, warum die Errichtung von Infrastruktur im Rahmen einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft keine gute Idee ist.

Text: Markus Henn

Bei Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) übernimmt ein privates Unternehmen den langfristigen Betrieb einer Infrastruktur, in der Regel nach deren Bau oder Sanierung. Das Unternehmen, so die Theorie, bringe überlegenes Wissen mit und könne Projekte damit schneller bauen sowie besser betreiben als die öffentliche Hand. Auch löse man so das Finanzierungsproblem angesichts hoher öffentlicher Schulden und könne Kostenrisiken auf den Privatsektor verlagern.

Nach inzwischen durchaus langer Erfahrung mit ÖPP kann man sagen: Diese Theorie ist nicht zu halten – auch wenn es gar nicht so leicht ist, sich ein Urteil über ÖPP zu bilden, denn die Verträge sind fast immer geheim. Das ist an sich in einer Demokratie ein unhaltbarer Zustand und fördert Missbrauch und Misswirtschaft zugleich.

Doch trotz aller Geheimhaltung gibt es Erfahrungswerte und Auswertungen von Behörden, die Zugang zu allen Dokumenten haben. So schrieben in einer Stellungnahme die Rechnungshöfe der Länder und des Bundes 2011: «Häufig wurden fehlerhafte oder überzogene Einschätzungen bei den Risikokosten für die konventionelle Beschaffungsvariante festgestellt. Dagegen wurden die beim Auftraggeber verbleibenden Risikokosten der ÖPP-Variante zu gering eingeschätzt.»

Der Europäische Rechnungshof wertete ÖPP in vier EU-Ländern aus und urteilte 2018: «Ähnlich wie bei konventionellen Projekten traten auch bei der Mehrzahl der geprüften ÖPP-Projekte erhebliche Ineffizienzen in Form von Verzögerungen in der Bauphase und beträchtlichen Kostensteigerungen auf.» Die Risikozuweisung zwischen öffentlichen und privaten Partnern sei «oftmals nicht angemessen, nicht kohärent und nicht wirksam» gewesen.

Einer der besten Kenner von ÖPP in Deutschland ist Holger Mühlenkamp, Professor für Betriebswirtschaftslehre und Rektor an der Deutschen Universität für Verwaltungswissenschaften. Er kam 2019 zu dem Schluss: «Summa summarum ist das Fenster für wirtschaftliche ÖPP bei korrekter Berechnung relativ klein – was im Übrigen viele unabhängige empirische Untersuchungen ebenfalls nahelegen.»

Mühlenkamp kritisiert dabei unter anderem die Wirtschaftslichkeitsuntersuchungen, weil sie die Transaktionskosten nach Vertragsabschluss nicht berücksichtigen und falsche Bewertungen vornehmen würden. Ein aktuelles Beispiel dafür ist die gescheiterte PKW-Maut. Dort betrug der Kostenvorteil der ÖPP-Variante nur 3,8 Prozent. Aber selbst dieser geringe Vorteil ergab sich nur, weil für die öffentliche Variante unrealistisch hohe Portokosten angesetzt wurden. Mühlenkamp weist zudem auf die – zumindest für Deutschland – zwingend höheren Finanzierungskosten von ÖPP hin: Kein Unternehmen bekommt so günstig Kredite wie die öffentliche Hand.

Die Politik wählt die Variante ÖPP oft nur, weil sich die Kosten besser im Haushalt verstecken lassen. Während der Kredit für ein öffentliches Projekt klar ausgewiesen und der Schuldenbremse unterworfen werden muss, werden ÖPP-Zahlungen oft nicht als echte Schulden ausgewiesen.

Den oft nur geringen, angeblichen Kostenvorteilen von ÖPP stehen hohe Risiken entgegen, wenn ein unvorhergesehenes Ereignis eintritt oder der private «Partner» pleitegeht. Letzteres geschah 2018 zum Beispiel im Fall des britischen Baukonzerns Carillion, der viele ÖPP-Projekte betrieb, darunter auch Schulen. Im Fall einer solchen Pleite muss die öffentliche Hand einspringen und die Kosten tragen – nachdem das Unternehmen lange Gewinne eingestrichen hat.

In ärmeren Ländern sieht es nicht besser aus. Zwar leistet der Staat dort oft nicht genug, aber ÖPP lösen dieses Problem nicht. Das zeigt der Bujagali-Damm am Viktoriasee in Uganda. Dort gewährte man dem privaten Betreiber eine teure Abnahmegarantie, wodurch die Strompreise nun über Jahrzehnte hoch sind. Zugleich kann man gut sehen, wie viel Geld mit ÖPP zu machen ist: Einer der Investoren, der US-Fonds Blackstone, verkaufte 2018 nach zehn Jahren seinen Anteil mit einer Rendite von 250 Prozent.

Ein anderes Beispiel ist das milliardenschwere Kohlekraftwerk Tata Mundra in Indien. Dort ergab sich die Rentabilität des Projekts durch billige indonesische Kohle. Nachdem Indonesien aber seine Kohleexporte verteuerte, lohnte sich das ÖPP für den privaten «Partner» nicht mehr. Doch statt für seinen Fehler selbst zu zahlen, verhandelte er nach und bekam mehr Geld vom Staat. So sieht die «Risikoverteilung» aus! Und derartige Nachverhandlungen sind keine Ausnahme, sondern typisch für ÖPP. Einige enden vor den investorenfreundlichen internationalen Schiedsstellen.

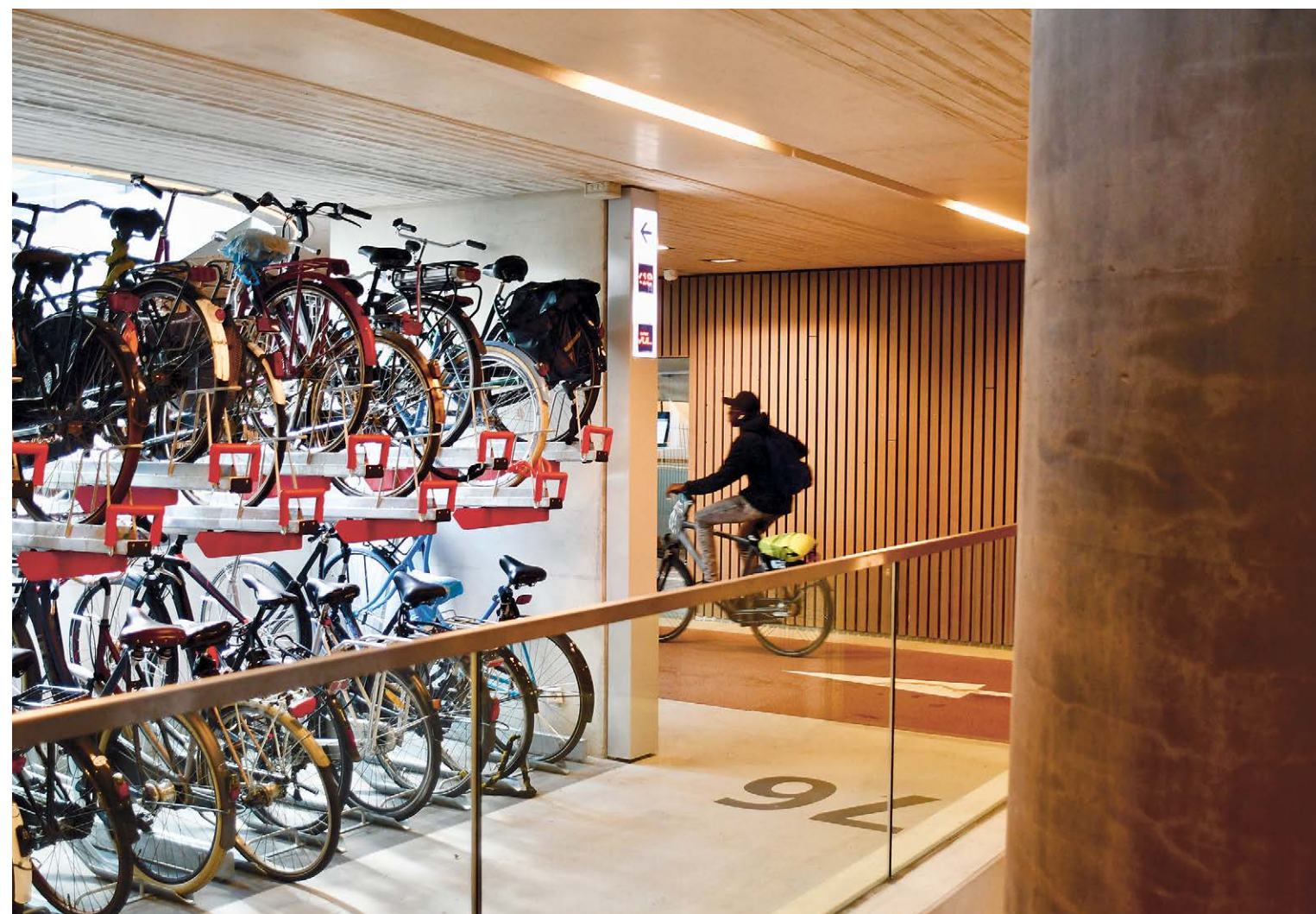
Der Trend in Deutschland und international ist noch weitgehend ungebrochen eine Förderung von ÖPP, besonders im Energie- und Transportsektor. Doch wichtige Infrastruktur sollte öffentlich betrieben werden.

Markus Henn ist Referent für Finanzmärkte bei WEED – Weltwirtschaft, Ökologie & Entwicklung e.V.

Utrecht ist um eine Attraktion reicher: Die Stadt im Herzen der Niederlande beherbergt seit Kurzem das größte Parkhaus der Welt – für Fahrräder. Ein glänzendes Beispiel für die urbane Infrastruktur der Zukunft.

Text: Von Gunda Schwantje

Hier wimmelt das Leben



Fotografie: Gunda Schwantje



Ortstermin am Hauptbahnhof: Tatjana Stenfert Kroese, Leiterin des Bauprojekts für die Stadt Utrecht, führt flotten Schrittes durch das gigantische Gebäude. Auf drei Stockwerken, in Doppelstockanordnung, nichts als Räder und verfügbare Ständer, 350 Meter lang sind die Hallen. Als Dach dient der neue Bahnhofsvorplatz. Im Innern des Gebäudes radeln Radfahrer/innen zu ihrem Stellplatz. Die Radwege sind rot markiert, mühelos erreichen die «fietsers» über den flachen Anstieg die nächst höher liegende Etage. Vis-à-vis rauschen Radfahrer/innen hinunter gen Ausgang. «Hier herrscht Einbahnstraßenverkehr», erklärt Stenfert Kroese. Die Kund/innen können einander sehen, während sie auf den verschiedenen Ebenen ihre Kreise ziehen. Und nicht nur das, auch die Stadt wurde hereingehtolt mittels großer Fensterpartien. Auf der Längsseite zum Bahnhof fahren Stadtbusse durchs Bild, laufen Fußgänger. Hinter dem Glas zu Hoog Catherijne, dem Shoppingcenter Utrechts, wird noch gebaut. «Hier werden später die Waren be- und entladen», erzählt die Projektleiterin. Im Parkhaus wimmelt es nur so vor Leben – eine beeindruckende Idee des Architekten.

Utrecht Centraal ist der zentrale Verkehrsknotenpunkt der Niederlande. «Jeden Tag kommen hier 200.000 Reisende an», sagt Matthijs Keuning, der Pressesprecher der Stadt, auch er ist zugegen bei diesem Rundgang. Wie die Idee zu diesem Parkhaus entstand? Utrecht Centraal musste erneuert und fit gemacht werden für die Zukunft. «Grundlage der neuen Vision war, dass sich für die Fußgänger alles auf einer Ebene abspielen sollte und sie nicht vom Straßenverkehr beeinträchtigt werden», erzählt die Projektleiterin. Für Radfahrer/innen war daher eine eigenständige Lösung geboten. «Sie sollten mit dem Rad ganz nah an den Bahnhof heranfahren und das Rad an einem Ort abstellen können, den wir vorgeben.» Wahllos abgestellte Räder und verwaiste Drahtesel, ein vertrautes Bild in niederländischen Städten, sollten der Vergangenheit angehören.

Eine Dame checkt ein mit ihrem OV-Pass, dem Fahrausweis für öffentliche Verkehrsmittel. Im Keller sind noch 1.047 Stellplätze verfügbar, meldet die Leuchtanzeige, die Dame saust los. Stenfert Kroese greift zum Smartphone, demonstriert die App, die freie Plätze anzeigt. «Dieses Leuchttafelsystem haben wir in der ganzen Stadt», erläutert sie. Sieben Radgaragen gibt es im Bahnhofsgelände «mit 22.000 Stellplätzen plus 11.000 in den Betrieben», sagt Keuning. Wir nähern uns dem Bereich, der für Räder mit breiten Lenkern, großen Körben, Kindersitzen reserviert ist. «Bakfietsen müssen in eine andere Garage», erzählt die Projektleiterin, «28 Tage kann das Rad hier stehen bleiben, dann wird es entfernt und kommt ins Depot.» Von den 1.000 Leihfahrrädern weiter vorn sind heute viele unterwegs, «der Bedarf ist groß», sagt Stenfert Kroese. Im Fahrradparkhaus arbeiten 40 Angestellte. Rund um die Uhr sind Mitarbeiter/innen vor Ort. Eine Etage höher befindet sich eine Fahrradwerkstatt.

30 Millionen Euro haben die Stadt und die Niederländische Bahn hier investiert. «Utrecht möchte sich als Fahrradstadt profilieren», sagt Stenfert Kroese, denn was die Erreichbarkeit der Innenstadt anbelange, gehöre dem Rad die Zukunft. Utrecht, eine Stadt mit gut 354.000 Einwohner/innen, hat unter anderem eine grüne Welle fürs Rad eingerichtet, auch der erste Radweg des Landes wurde hier gebaut: im Jahr 1885.

Und die Nutzer/innen, was sagen sie zu dem neuen Riesen? «Übersichtlich», «praktisch», «die Plätze sind leicht zu finden». Isabel van Winden (21) aus Utrecht meint, «es ist prima zu erreichen und bietet reichlich Plätze». Auch lobt sie das freundliche Personal (jede/r wird am Eingang begrüßt) und die Konstruktion: «Zu den Zügen zu gelangen, funktioniert prima.» Und ja, sie fühlt sich sicher im Parkhaus, betont sie auf Nachfrage. Auch Caja de Vries ist angeatan. Die 36-Jährige lebt heute in Bilthoven, früher fuhr sie mit dem Bus, jetzt mit dem E-Bike, «das trägt zu meiner Fitness bei». Das neue Fahrradparkhaus findet sie «angenehm offen eingerichtet. Die Atmosphäre ist freundlich, es sieht ordentlich aus, Fahrräder werden nicht gestohlen.» Und: «Utrecht sieht jetzt einfach besser aus. Es stehen nicht mehr überall Räder herum. Ich bin stolz auf das Fahrradparkhaus.» Applaus also von Radreisenden und ein glänzendes Beispiel für urbane Infrastruktur der Zukunft.

Gunda Schwantje lebt als Journalistin in den Niederlanden und schließt ihr Fahrrad immer an Laternen an.

Fotografie: Gunda Schwantje

Studien

Das andere Infrastrukturdefizit: Nachhaltigkeit

Gewaltige Infrastrukturvorhaben sind in den Bereichen Energie, Verkehr und Wasserwirtschaft rund um den Globus geplant. Dies birgt wirtschaftliche Chancen für viele arme Regionen. Doch Menschenrechte und Umweltschutz bleiben häufig auf der Strecke. Die Publikation gibt Empfehlungen, wie eine nachhaltige Infrastrukturentwicklung möglich wird, die in Planung, Finanzierung und Durchführung stets Menschenrechte und Umweltschutz berücksichtigt. Deutsche Kurzfassung einer engl. Studie in Kooperation mit dem Menschenrechtskommissar der UN (OHCHR), Berlin 2018, 32 Seiten. Bestellung und Download: www.boell.de/ohchr

Englische Langfassung: www.boell.de/en/ohchr

Die Asiatische Infrastruktur Investment Bank (AIIB)

2015 wurde die Asia Infrastructure Investment Bank (AIIB) gegründet, als multilaterale Bank zur Infrastruktur-Finanzierung. China ist ihr größter Anteilseigner, auch Deutschland und weitere Länder Europas halten Anteile der Bank. Als «schlank, sauber und grün» bezeichnet die Bank sich selbst. Die Analyse von Korinna Horta nach drei Jahren Geschäftstätigkeit der AIIB fällt ernüchternd aus: Von einer Erfüllung der Anforderungen nach hohen Umwelt-, Sozial-, Menschenrechts- und Governance-Standards kann keine Rede sein. Was ist jetzt zu tun? Muss Deutschland die Bank verlassen? Kann man noch Einfluss ausüben? Die Studie gibt Antworten.

Bestellung und Download: www.boell.de/aiib

Gemeinwohl als Zukunftsaufgabe

Die Daseinsvorsorge in Deutschland basiert auf Infrastrukturen, deren Erhalt und Ausbau fortlaufende Investitionen benötigen. Doch die wurden in den letzten Jahrzehnten kaum getätigt. Die Folge: Hochwertige Anlagen verfallen, neue werden nur zögerlich gebaut. Woher die notwendigen Investitionen kommen sollen – das ist umstritten. Sogenannte «Öffentlich-Private Partnerschaften» kommen immer wieder ins Gespräch, aber sie haben große Nachteile. Die Studie beleuchtet die Entwicklungen Öffentlich-Privater Partnerschaften und geht der Frage nach, wie investiert werden kann, sodass Gemeinwohlintereessen gewahrt bleiben. Download: www.boell.de/daseinsvorsorge

Perspectivas Lateinamerika

Ein hoher Preis. Energieerzeugung in Lateinamerika

Erneuerbare Energien gewinnen in Lateinamerika zunehmend an Bedeutung, doch sie sind nicht automatisch die in allen Bereichen bessere Alternative. So hat der Bau von Talsperren zur Nutzung von Wasserkraft meist die Überflutung ausgedehnter Flächen und die Vertreibung der lokalen Bevölkerung zur Folge. Riesige Windparks werden gegen den Willen der lokalen Bevölkerung errichtet, und der Abbau von Lithium, notwendig zur effizienten Speicherung von Energie, zerstört empfindliche Ökosysteme. Download: www.boell.de/perspectivas-lateinamerika

Webseite

G20 im Fokus

Wer sind die G20 und was genau machen sie? Ein Informationsportal mit Fakten, Infografiken, Analysen rund um die Gruppe der Zwanzig. www.boell.de/g20

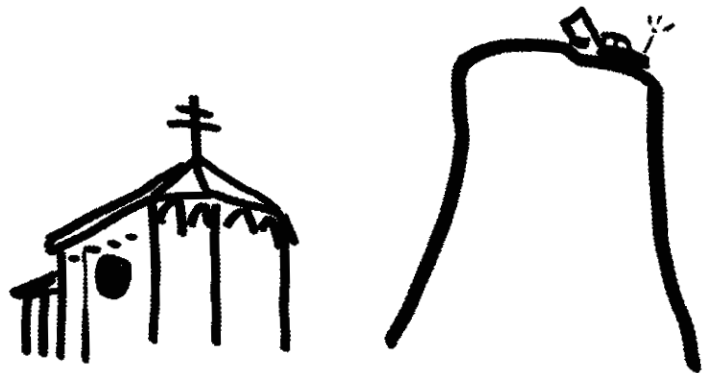
Projekt

Öffentliche Räume

Demokratie hat einen Ort und das ist der öffentliche Raum! Hier werden Demokratie und Gesellschaft erlebt, gelernt und gelebt. Wozu öffentliche Räume gut sind, was wir an öffentlichen Räumen haben und warum wir uns um öffentliche Räume – und um Infrastrukturen – kümmern (müssen), das zeigen die Filme und Policy-Papers unseres Verbundprojektes «Öffentliche Räume». www.boell.de/de/spaces

Text: Arno Frank

«Manchmal ist Infrastruktur erst schön, wenn sie rückgebaut wurde. Zum Beispiel das AKW Mühlheim-Kärlich»



Die Geschichte des tragischen Giganten ist auch die Geschichte eines Zwerges, der mehr als vier Jahrzehnte in seinem Schatten stand. 1838 entstand am Rhein nördlich von Koblenz die Kapelle «Am Guten Mann», ein einschiffiges Sakralgebäude aus ortsüblichem Basalt und Tuff. Milder Katholizismus.

Ab Januar 1975 erhob sich in direkter Nachbarschaft des Kapellchens eine Kathedrale der neuen Zeit, ein grauer Klotz aus 500.000 Tonnen Stahlbeton, das erste und einzige Atomkraftwerk von Rheinland-Pfalz. Aggressiver Technizismus.

Mit der Kapelle teilte, von der Kapelle borgte sich das AKW Mühlheim-Kärlich nach zehnjähriger Bauzeit die Postadresse: «Am Guten Mann».

Das AKW war ein Lieblingsprojekt von Helmut Kohl und, vermutlich, auch von Betreiber RWE. Die Genehmigung wurde wider besseres Wissen erteilt, weil der Meiler sich unmittelbar auf der unterirdischen Verwerfungslinie zweier tektonischer Platten befindet. Es wackelt oft in der Eifel, dann klirren in der Küche die Gläser im Schrank. Mühlheim-Kärlich aber musste sein. Ein geschaffener Fakt.

1985 liefen die Turbinen erstmals Probe, 1987 lieferte der Druckwasserreaktor erstmals Strom – und wurde nach nur 100 Tagen wieder heruntergefahren. Grund war eine entsprechende Verfügung des Bundesverwaltungsgerichts, dem aber jahrelange Klagen, Prozesse, Aktionen und Demonstrationen vorausgegangen waren. Man kann sagen, dass eine ökologisch informierte Zivilgesellschaft das AKW vom Netz genommen hat.

Seitdem stand Mühlheim-Kärlich in der idyllischen Landschaft herum und produzierte statt der angepeilten 1.300 Megawatt genau gar keinen Strom. Erst 2004 leitete RWE den Rückbau des monumentalen Menetekels ein. «Rückbau» klingt exakt so aufwändig und technisch, wie es nun einmal ist. Und doch hat dieses Schauspiel auch komödiantische Qualitäten.

In den vergangenen Monaten ging es dem Wahrzeichen an den Kragen, dem Kühlturm. Was schade ist, weil sich das landschaftsprägende Ungetüm für allerlei andere Nutzungen angeboten hätte. Als

Indoor-Kletteranlage beispielsweise, als Denkmal der Industriekultur oder auch Mahnmal für einen teuren Irrweg in der Energiepolitik.

Geradezu drollig gestaltete sich das Schauspiel, als der Spezialbagger ins Spiel kam. Das ferngesteuerte Gerät klammerte sich wie ein Käfer in die Krone, krabbelte wie eine nimmersatte Raupe im Kreis und knabberte den Beton einfach weg. Nur der letzten 80 von 167 Metern entledigte man sich klassisch durch Sprengung, ein seufzendes Insichhineinsinken der Massen.

Ab hier aber wird aus der grotesken Komödie mit heiteren Einlagen ein dystopischer Problemfilm mit langen Dialogen und endlosen Kamerafahrten durch unterirdische Salzstöcke. Zwar sind die bösen Brennstäbe seit 2002 entfernt. Beim Rückbau aber fallen zusätzlich bis zu 3000 Tonnen radioaktiv verseuchten Gerölls an, Stahl, Beton, Stahlbeton. Material mithin, das ebenfalls weg muss. Wenn ab voraussichtlich 2030 die Kapelle «Am Guten Mann» wieder alleine am Rhein steht, werden die Überreste seines mächtigen Nachbarn noch immer durch die Republik geistern.

Gemessen an der Größe, Dringlichkeit und (bei einer Halbwertszeit von 24.000 Jahren) Nachhaltigkeit dieses Problems erstaunt, wie wenig sich die Menschen für eine tatsächliche Lösung interessieren. Es gibt in ganz Deutschland überhaupt nur einen einzigen Studiengang dafür, am Institut für Endlagerforschung an der TU Clausthal-Zellerfeld. Vorlesungen in «Nuclear Waste Management» finden nicht einmal im Hörsaal statt. Ein winziges Büro der Bibliothek reicht aus.

Von einer «perfekten Lösung» spricht auch hier niemand. Einstweilen empfohlen wird aber Schacht Konrad, ein ehemaliges Eisenbergwerk. Dort sollen auch die 3.000 Tonnen strahlenden Bauschutts von Mühlheim-Kärlich ihre letzte Ruhestätte finden. Unumstritten ist auch das nicht, speziell vor Ort in Salzgitter regt sich Widerstand: «Not in my back yard!»

Arno Frank lebt als freier Autor (u.a. *Der Spiegel*) in Wiesbaden.

Illustration: State

Publikation

Insektenatlas 2020

Keine anderen Lebewesen sind so vielfältig wie Insekten. Schätzungen zufolge existieren mehr als 10 Millionen unterschiedliche Arten, und sie sind in fast jedem Ökosystem der Erde zuhause. Unsere Landwirtschaft wäre ohne die Bestäubung durch Insekten undenkbar, unsere Kühlschränke wären so gut wie leer. Und trotzdem werden Insekten gerade durch die Landwirtschaft massiv bedroht. Warum das so ist, welche Auswege möglich sind und viele weitere spannende Aspekte erklärt der Insektenatlas.

www.boell.de/insektenatlas

Nuclear Waste Report

Die Menge an Atom Müll wächst weltweit. Aber auch 70 Jahre nach Beginn des Atomzeitalters hat kein Land der Welt eine echte Lösung für die Endlagerung von hochradioaktivem Atom Müll gefunden. Dies stellt Regierungen weltweit vor große, bisher nicht ansatzweise gemeisterte Herausforderungen und birgt unkalkulierbare technische, logistische und finanzielle Risiken.

www.boell.de/nuclearwaste-report

Dossier

Route 20: Die USA auf dem Weg zu den Präsidentschaftswahlen
Die Präsidentschaftswahlen im Herbst 2020 werden den Charakter der USA und deren Rolle in der Welt prägen. In unserem Dossier begleiten und kommentieren wir den Wahlkampf und die Entwicklungen in der amerikanischen Politik und Gesellschaft.
www.boell.de/route20

Podcast

Die Verkehrswende in der Stadt und auf dem Land (1/4)
Städte weltweit werden immer voller, ländliche Regionen immer leerer. Wie können Metropolen vor dem Smog-Kollaps geschützt werden und wie verhindert man, dass ganze Regionen auf dem Land abgehängt werden? Wie schaffen wir die Wende hin zu einem sozialen, umweltfreundlichen und nachhaltigen Verkehr?
www.boell.de/mobilitaetsatlas

böll.brief

Debatten zur Freiheit

Zwei Plädoyers «Individuelle Freiheitsrechte stärken» (Christoph Möllers) und «Marginalisierte Gruppen stärken» (Naika Foroutan) für eine grüne Erzählung von Freiheit.

Debatten zur Ökologie

Zwei Plädoyers «Ökologischen Individualismus stärken. Was ist und was kann Ökoindividualismus?» (Peter Unfried) und «Ökologische Lebensformen stärken. Perspektiven einer Suffizienzpolitik in sechs Thesen» (Uwe Schneidewind) für eine grüne Erzählung von Ökologie.

www.boell.de/boellbrief

Veranstaltungen

Landwirtschaft anders – unsere Grüne Woche

Beletage der Heinrich-Böll-Stiftung, 13.-18. Januar 2020. Mit unserer Veranstaltungsreihe setzen wir ein Zeichen für eine nachhaltige und global gerechte Landwirtschaft. Auf dem Programm stehen u.a. die Ausstellung «Land und Wirtschaft – wer erntet?», die Präsentation des neuen Insektenatlas und der Supp’n Talk nach der Demonstration «Wir haben es satt» (18. Januar).
www.boell.de/landwirtschaft

Außenpolitische Jahrestagung Multilateralismus 2.0

Auf der Suche nach neuen Partnerschaften für die deutsche und europäische Außenpolitik
Beletage der Heinrich-Böll-Stiftung, 30. Januar 2020 (Do), 15.30 – 19.30 Uhr. Mit dabei sind: Annalena Baerbock (Bundesvorsitzende B’90/Grüne), Amrita Narlikar (GIGA, Hamburg), Omid Nouripour (außenpolit. Sprecher von B’90/Grüne), Daniela Schwarzer (Direktorin, DGAP), Manuel Lafont Rapnouil (Außenministerium, Paris) u.a.
calendar.boell.de

Impressum

Herausgeberin

Heinrich-Böll-Stiftung e.V.
Schumannstraße 8, 10117 Berlin
T 030 – 2 85 34 – 0
F 030 – 2 85 34 – 109
info@boell.de

www.boell.de

Annette Maennel (V.i.S.d.P.)

Konzept und fachliche Beratung
Jörg Haas

Redaktion

Elisabeth Schmidt-Landenberger,
Martin Reichert

Redaktionsassistentz

Susanne Dittrich

Art Direktion / Gestaltung

State, Berlin
www.s-t-a-t-e.com

Umschlagsfotografie

Nikos Pilos/laif

Druck

Ruksaldruck GmbH Berlin

Papier

Umweltpapier + Umweltsiegel

Bezugsbedingungen

Zu bestellen bei oben genannter Adresse
Die einzelnen Beiträge stehen mit Ausnahme des Beitrags von Bent Flyvbjerg (Copyright beim Autor) unter der Creative Commons Lizenz: CC BY-NC-ND 4.0
Fotos und Illustrationen wie angezeigt



twitter.com/boell_stiftung
facebook.com/boellstiftung
youtube.com/user/boellstiftung
soundcloud.com/boellstiftung
flickr.com/photos/boellstiftung
instagram.com/boellstiftung/

«Egal ob Konzerthäuser, Verkehrsinfrastruktur oder IT- und Rüstungsprojekte – die veranschlagten Kosten werden erheblich überschritten, und zwar weltweit. Allein in den USA werden die Kosten für gescheiterte und mangelhafte IT-Projekte auf jährlich 55 Milliarden US-Dollar geschätzt. Dessen ungeachtet sind Groß-, ja Megaprojekte heute bei Politikern beliebter denn je, und weltweit werden für derartige Unterfangen jährlich zwischen fünf und acht Billionen Euro ausgegeben. Obgleich derartige Projekte immer wieder gegen die Wand gefahren werden, ist der Eifer, mit dem sie verfolgt werden, ungebrochen.»

Böll.Thema 20-1

Weichenstellungen – Infrastrukturen gestalten unsere Zukunft

Die Heinrich-Böll-Stiftung ist eine Agentur für grüne Ideen und Projekte, eine reformpolitische Zukunftswerkstatt und ein internationales Netzwerk mit weit über 100 Partnerprojekten in rund 60 Ländern. Demokratie und Menschenrechte durchsetzen, gegen die Zerstörung unseres globalen Ökosystems angehen, patriarchale Herrschaftsstrukturen überwinden, in Krisenzonen präventiv den Frieden sichern, die Freiheit des Individuums gegen staatliche und wirtschaftliche Übermacht verteidigen – das sind die Ziele, die Denken und Handeln der Heinrich-Böll-Stiftung bestimmen. Sie ist damit Teil der «grünen» politischen Grundströmung, die sich weit über die Bundesrepublik hinaus in Auseinandersetzung mit

den traditionellen politischen Richtungen des Sozialismus, des Liberalismus und des Konservatismus herausgebildet hat. Organisatorisch ist die Heinrich-Böll-Stiftung unabhängig und steht für geistige Offenheit. Mit derzeit 32 Auslandsbüros ist sie weltweit gut vernetzt. Sie kooperiert mit 16 Landesstiftungen in allen Bundesländern und fördert begabte, gesellschaftspolitisch engagierte Studierende und Graduierte im In- und Ausland. Heinrich Bölls Ermunterung zur zivilgesellschaftlichen Einmischung in die Politik folgt sie gern und möchte andere anstiften mitzutun.

www.boell.de