

AUSSEN WIRTSCHAFT BRANCHENREPORT KOLUMBIEN

INFRASTRUKTUR & URBAN TECHNOLOGIES

VERKEHRSINFRASTRUKTUR
STADTENTWICKLUNG UND HOCHBAU
INFORMATIONSS- UND KOMMUNIKATIONSTECHNOLOGIEN
CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER BOGOTA
AUGUST 2020

go international
= Bundesministerium
Digitalisierung und
Wirtschaftsstandort 



Unser vollständiges Angebot zum Thema **Verkehrsinfrastruktur** sowie **Urban Technologies** (Veranstaltungen, Publikationen, Schlagzeilen etc.) finden Sie unter <http://www.wko.at/aussenwirtschaft/verkehrsinfrastruktur-tiefbau> und <http://www.wko.at/aussenwirtschaft/urban-technologies>.

Eine Information des

AußenwirtschaftsCenters Bogota

T +57 1 317 5414

E bogota@wko.at

W wko.at/aussenwirtschaft/co

f fb.com/aussenwirtschaft

🐦 twitter.com/wko_ac_bog

 linkedin.com/company/aussenwirtschaft-austria

 youtube.com/aussenwirtschaft

 flickr.com/aussenwirtschaftaustria

blog www.austria-ist-ueberall.at

Dieser Branchenreport wurde im Rahmen der Internationalisierungsoffensive **go-international**, einer gemeinsamen Initiative des Bundesministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort und der Wirtschaftskammer Österreich, erstellt.

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, insbesondere die Rechte der Verbreitung, der Vervielfältigung, der Übersetzung, des Nachdrucks und die Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege durch Fotokopie, Mikrofilm oder andere elektronische Verfahren sowie der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten. Die Wiedergabe mit Quellenangabe ist vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen gestattet.

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Angaben trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA ausgeschlossen ist. Darüber hinaus ist jede gewerbliche Nutzung dieses Werkes der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten.

© AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA DER WKÖ
Offenlegung nach § 25 Mediengesetz i.d.g.F.

Herausgeber, Medieninhaber (Verleger) und Hersteller:
WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH / AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien
Redaktion: AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER BOGOTA, T +57 1 317 5414
E bogota@wko.at , W wko.at/aussenwirtschaft/co

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	4
2	VERKEHRSINFRASTRUKTUR	5
2.1	Straßenbau	5
2.2	Städtische Verkehrsinfrastruktur (Straßenverkehr)	7
2.3	Flughäfen	8
2.4	Schienennetz	8
2.5	Seilbahnen	9
2.6	Häfen und Flusstransport	10
3	STADTENTWICKLUNG UND HOCHBAU	11
3.1	Einrichtungen für Bildung, Kultur, Sport und Veranstaltungen	12
3.2	Einkaufszentren	12
3.3	Sozialer Wohnbau	13
3.4	Gesundheitsinfrastruktur	13
4	INFORMATIONEN- UND KOMMUNIKATIONSTECHNOLOGIEN	15
4.1	Smart City Initiativen	15
4.2	Smart Mobility	16
5	TRENDS UND CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN	17
5.1	Öffentliche Auftragsvergabe	18
5.2	Schritte in die Transparenz	18
5.3	Empfehlungen und kritische Erfolgsfaktoren	18
6	WICHTIGE KONTAKTE	20

1 EINLEITUNG

Kolumbien ist unter den Andenländern einer der industriell am meist entwickelten Staaten. Zu den drei wichtigsten Wirtschaftsregionen Kolumbiens zählen Cundinamarca mit der Hauptstadt Bogota, die 32% zum nationalen BIP beiträgt, Antioquia mit Medellín (14%) sowie der südliche Bundesstaat Valle del Cauca mit Cali (10%). Die Bevölkerung Kolumbiens lebt zu ca. 80% in urbanen Gebieten. Dabei verteilt sich ca. ein Viertel der 48 Mio. Einwohner auf die 4 größten Städte, nämlich auf Bogotá (7,4 Mio.), Medellín (2,4 Mio.), Cali (2,2 Mio.) und Barranquilla (1,2 Mio.). Weitere 15 Städte weisen Einwohnerzahlen zwischen 300.000 und 950.000 auf, alle übrigen Ortschaften sind erheblich kleiner. Umso wichtiger ist es, die städtische Infrastruktur und Technologien so auszubauen, dass ein angemessener Lebensstandard sowie nachhaltige Entwicklung gewährleistet werden können.

Eine komplizierte Topographie sowie jahrzehntelange bewaffnete Konflikte haben die Entwicklung eines effizienten Straßennetzes in Kolumbien bis vor Kurzem verhindert. Das rasche Wirtschaftswachstum der letzten Jahre und der damit einhergehende Anstieg an Fracht- und Personenverkehr bringen die bestehende Verkehrsinfrastruktur an den Rand des Kollapses. Die daraus resultierenden extrem langen Transportzeiten gepaart mit hohen Treibstoffpreisen und Mautgebühren führen zu einem der teuersten Transportsysteme in Lateinamerika. Ein Infrastruktur Masterplan soll hier Abhilfe schaffen. Die aktuelle kolumbianische Regierung unter Duque führt den Infrastrukturplan des vorherigen Präsidenten Santos weiter.

Trotz des raschen industriellen Wachstums der letzten Jahrzehnte ist Kolumbien immer noch in erster Linie ein Agrar- und Bergbauland, dessen Exportwirtschaft traditionell vom Kaffeeanbau und sehr von den Erdöl- und Steinkohleexporten abhängig ist. Urbane Technologien und Smart City Entwicklungspläne sind in Kolumbien zwar in der akademischen Ausbildung der Ingenieure auf dem Ausbildungsplan, aber in der Realität noch wenig angewandt bzw. werden erst langsam bekannter.

In den nächsten Kapiteln finden Sie die folgenden Informationen:

- Wo steht Kolumbien in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur, Stadtentwicklung und Hochbau sowie Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien?
- Welche Projekte sind in diesen Bereichen geplant bzw. werden gerade realisiert?
- In welchen Bereichen gibt es Geschäftschancen für österreichische Unternehmen?

Informationen zu den Bereichen Umwelttechnologie und Erneuerbare Energien, welche auch unter Urban Technologies eingeordnet werden könnten, finden Sie in einem separaten Branchenreport Kolumbien.

2 VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Kolumbien hat mit hohen Transportkosten innerhalb des Landes zu kämpfen und kann deshalb mit vielen ausländischen Konkurrenten nicht mithalten. Oft lohnt es sich nicht, Kolumbiens zahlreiche potentielle Exportgüter zu exportieren, da für lokale Anbieter hohe Kosten für den Binnentransport anfallen. Dieses Problem soll in den kommenden Jahren an der Wurzel gepackt werden, um durch eine erhebliche Verbesserung der Transportinfrastruktur im ganzen Land mehr Wettbewerbsfähigkeit am Weltmarkt zu erlangen. Dazu sind riesige Intrastrukturprojekte geplant, die einen enormen Ausbau des Straßen- und Autobahnnetzes mit zahlreichen Tunnels und Brücken für die schwierige Topographie des Landes vorsehen.

Ende 2015 präsentierte das kolumbianische Verkehrsministerium den sogenannten **Masterplan für intermodalen Verkehr (Plan Maestro de Transporte Intermodal) 2015 - 2035**. Demzufolge soll in 20 Jahren ein intermodaler Verkehr entstehen, welcher Autobahnen, Zugstrecken, Flusstransport, Häfen und Flughäfen integriert. Dazu verbindet der Plan das bereits laufende Programm zum Infrastrukturausbau und ergänzt es an fehlenden Stellen.

Der Masterplan sieht insgesamt 153 Projekte im Straßenbau (19.561 km) vor, daneben fünf Eisenbahnstrecken (1.769 km), die Schiffbarmachung von acht Flüssen (5.065 km, vor allem in den östlichen Ebenen), den Aus- und Neubau von 31 Flughäfen sowie den Ausbau zahlreicher Häfen und deren Zugangskanäle. Die Investitionen wurden dafür über den gesamten Zeitraum mit etwa USD 61,3 Mrd. beziffert, was jährlich rund 1,3% des BIP (2015) entspricht.

Geplante Investitionen des Masterplans für intermodalen Verkehr (in Billionen COP)

Zeitraum	2015 - 2025	2025 - 2035
Straßennetz	80,62	92,64
Flughäfen	15,73	1,13
Eisenbahn	4,10	6,00
Schifffahrtswege	3,58	3,38
Häfen, Kanäle	0,64	0,64
Insgesamt	104,67	103,79

2.1 Straßenbau

Ziel ist es, im Basis-Straßennetz ("Red Básica") die 18 wichtigsten Städte des Landes besser mit den Häfen an der Pazifik- und Atlantikküste und mit den Nachbarländern Ecuador und Venezuela zu verbinden. Hierzu sollen vier Nord-Süd-Verbindungen (Troncales) entstehen: entlang des Río Cauca (Troncal de Occidente), entlang des Río Magdalena (Troncal Central), zwischen Cúcuta und der Landesmitte (Troncal Oriental) sowie zwischen dem Amazonasgebiet und dem Orinocodelta (Troncal Piedemonte). Acht "Transversales" verlaufen in Ost-West-Richtung und fünf "Conexiones" dienen als Verbindungsstücke.

Das wichtige **Autobahnprogramm 4G** (Vierte Generation) ist großteils schon in der Bauphase. Es umfasst mehr als 8.000 km Autobahnen und Investitionen von rund 50 Billionen COP (ca. 12 Mrd. USD). Ziel ist es, die Konsum- und Produktionszentren Bogotá, Medellín und Cali besser untereinander und mit den Häfen an der Pazifik- und Atlantikküste zu verbinden. Die derzeitige Straßenqualität ist in einem schlechten Zustand und liegt im Ländervergleich des Global Competitiveness Report des World Economic Forum auf Platz 104 von 141. Mit Ausnahme von Erdöl und Kohle werden 99% der Güter per Lkw transportiert. Das Programm 4G soll eine Erweiterung und eine Entlastung des Verkehrsnetzes bringen. Derzeit sind 22 von 29 vergebenen Projekten in Bau und im Jahr 2020 sollen die ersten drei der 2014 vergebenen Projekte fertiggestellt werden (Cartagena – Barranquilla, Pacifico 2 und Girardot – Honda – Puerto Salgar).

Das Programm 4G wird als „ambitioniertestes Projekt zur Modernisierung der Infrastruktur in der Geschichte des Landes“ bezeichnet. Ein Projekt in solchem Ausmaß hat auch tiefgreifende administrative, legale und institutionelle Veränderungen in der Infrastrukturagentur ANI (Agencia Nacional de Infraestructura) mit sich gebracht - besonders die Erlassung neuer Gesetze in den Bereichen der Öffentlich-Privaten Partnerschaften und Infrastruktur. Einige dieser 4G-Straßenprojekte zeigen sowohl bei der Finanzierung als auch bei der Durchführung Probleme. Das Ziel der ANI ist, bis Ende 2020 95% der Projekte reaktiviert und in der Bauphase zu haben.

Während die 4G-Projekte noch am Laufen sind, steht schon das **5G-Infrastrukturprogramm** (5. Generation) in den Startlöchern. Erstmals sind dabei nicht nur Autobahnen vorgesehen, sondern es handelt sich um ein intermodales Programm. In der ersten 5G-Welle sind 12 Initiativen im Wert von 17,4 Billionen Pesos (ca. 4,4 Mrd. USD) vorgesehen, aufgeteilt in 6 Projekte für Straßenbau, 2 für Flussfahrt, 1 Eisenbahnprojekt und 3 Flughäfen. Darunter sind einige Projekte, die schon seit Jahren geplant sind und im 4G-Programm nicht realisiert werden konnten. Bei den 5G-Projekten soll vor allem die finanzielle und soziale Nachhaltigkeit im Vordergrund stehen, statt ambitionierten und kostspieligen Vorhaben. Insgesamt soll das 5G-Programm in zwei Phasen ablaufen mit einer Gesamtinvestition von 30 bis 40 Billionen COP (ca. 7,5 - 10 Mrd. USD).

Folgend eine Übersicht über die geplanten 5G-Projekte der ersten Welle:

Projekt	Status	Investition
Zufahrtsstraßen Cali - Palmira	Ausschreibung im April 2020 erfolgt	1,1 Bio. COP
Straßenverbindung Buga - Buenaventura	Ausschreibung für 2. Sem. 2020 vorgesehen	2,4 Bio. COP
Zufahrtsstraßen Bogota-Nord Phase 2	Ausschreibung für 2020 vorgesehen	1,3 Bio. COP
Zufahrtsstraßen Bogota-Süd (ALO Sur)	Ausschreibung für 2020 vorgesehen	664 Mrd. COP
Autobahn Troncal del Magdalena (ehem. Ruta del Sol 2) – Teil 1 Puerto Salgar - Barrancabermeja	Nach Odebrecht-Korruptionsskandal und Liquidation der Konzession soll 2020 neue PPP ausgeschrieben werden	2 Bio. COP
Autobahn Troncal del Magdalena (ehem. Ruta del Sol 2) – Teil 2 Barrancabermeja - San Roque		1,6 Bio. COP
Schiffbarmachung Fluss Magdalena (Barrancabermeja – Bocas de Ceniza)	Ausschreibung soll 2020 erfolgen	600 Mrd. COP
Umweltsanierung und Schiffbarmachung Canal del Dique	Ausschreibung für 2020 vorgesehen	2 Bio. COP
Modernisierung der Zugstrecke La Dorada - Chiriguaná	Ausschreibung für Ende 2020 vorgesehen	1,2 Bio. COP
Flughäfen im Südwesten (Buenaventura, Palmira und Neiva)	Vergabe für Ende 2020 oder Beginn 2021 vorgesehen	1 Bio. COP
Ausbau Flughafen von Cartagena (Rafael Nuñez)	Vergabe für 2. Sem. 2020 vorgesehen	550 Mrd. COP
Neuer Flughafen von Cartagena (Bayunca)	Vergabe für Ende 2020 oder Beginn 2021 vorgesehen	3 Bio. COP

Bereits lange erwartet wurde das **Tunnelprojekt „La Linea“**, das die zentrale Gebirgskette des Landes zwischen den Departments Quindio und Tolima kreuzt. Damit soll der Weg zwischen Bogota und der Kaffezone, Cali sowie dem Pazifikhafen Buenaventura um bis zu 90 Minuten verkürzt werden und auch die Unfallrate soll auf dieser strategischen Route für Exportgüter um 75% reduziert werden. Das Projekt besteht insgesamt aus 24 Tunnels und 31 Brücken auf insgesamt 33 km Länge (der Haupttunnel ist 8,6 km lang) und ist laut Präsident Duque das „komplexeste Infrastrukturprojekt des Landes“. Nach mehreren Schwierigkeiten und Verzögerungen (die erste Vergabe war 2008) soll das Projekt nun 2020 fertiggestellt und eröffnet werden.

Ein weiteres wichtiges Projekt ist die neue Straßenverbindung zwischen Bogota und Villavicencio, sogenannte **„Via al Llano“**. Die neue Straße soll mit Tunneln und Brücken die Fahrtzeit in der gebirgigen Zone verkürzen. Wegen der schwierigen Topographie gibt es kaum alternative Routen und die bestehende ist stark überlastet, jedoch für den Gütertransport zwischen den östlichen Tiefebene und dem Rest des Landes äußerst wichtig. Nach einem Brückeneinsturz (noch während der Bauphase) im Jänner 2018 und einer monatelangen Totalsperre der Route wegen Erdbeben aufgrund starker Regenfälle im Juni 2019, sind die Bauarbeiten verzögert.

Weitere wichtige Infrastrukturprojekte im Land sind: die Brücke Pumarejo über dem Magdalena-Fluss (Teil des 4G-Projektes Cartagena – Barranquilla, Ende 2019 eröffnet) sowie der Tunnel zwischen Medellin und dem Flughafen Rionegro (2019 eröffnet).

Im Zusammenhang mit den 4G und 5G-Projekten von Autobahnen und Investitionen in Tunnelbau bzw. Straßenbau im ganzen Land kommt die Modernisierung der **Verkehrssysteme** und der Systeme für **Mautzahlungen** ins Spiel. Intelligente Systeme werden langsam eingeführt und internationale Firmen (inkl. österreichische Unternehmen) positionieren sich entsprechend.

2.2 Städtische Verkehrsinfrastruktur (Straßenverkehr)

Die städtischen Verkehrssysteme sind in Kolumbien im Allgemeinen veraltet und ineffizient. Investitionen für die **Modernisierung der Ampelsysteme** in mittleren Städten wie Popayan, Ibagué, Valledupar, Armenia oder im Department Antioquia sind geplant. In Bogota und Cali wird das Ampelsystem im Moment modernisiert (zum Teil mit österreichischer Technologie).

Im Norden Bogotas gibt es zwei Haupt-Zufahrtsstraßen in die Stadt: die Autobahn (Autopista Norte) und die Carrera 7 (La Caro), beide sind stark überlastet. Derzeit ist gerade ein 4G-Projekt zum Ausbau und Verbesserung beider Routen in der Bauphase, doch das reicht nicht aus. Daher wird voraussichtlich noch 2020 die Ausschreibung des 5G-Projektes **Zufahrtsstraßen Bogota-Nord Phase 2** erfolgen, wodurch die Autobahn letztendlich 5 Spuren pro Richtung haben soll (plus eine TransMilenio-Spur) und die Carrera 7 eine zweite Fahrspur, sowie Gehsteige und Fahrradwege. Weiters soll in Bogota auch eine neue Zufahrtsstraße im Süden entstehen, die u.a. auch die Verbindung zur Gemeinde Soacha und in die Region erleichtern soll. Das Projekt **ALO Sur** soll somit die stark befahrene Autobahn Autopista Sur und die Straßen Calle 13 und Avenida Cali entlasten und ist dafür ausgelegt zu einem späteren Zeitpunkt auch TransMilenio zu integrieren. Die Stadt Cali soll ebenfalls im Rahmen eines 5G-Projektes neue und erweiterte Zufahrtsstraßen bekommen.

Nachdem Mitte 2015 das traditionelle öffentliche Transportwesen (Transporte Público Tradicional) in Bogota komplett abgeschafft wurde und durch die **öffentlichen Verkehrsbetriebe SITP** (Sistema Integrado de Transporte Público) ersetzt wurde, soll das **Bussystem TransMilenio** nun umweltfreundlicher werden und somit zur Verringerung der Schadstoffbelastung und Luftverschmutzung beitragen. TransMilenio ist das seit dem Jahr 2000 existierende Schnell-Bussystem in Bogota mit eigenen Fahrspuren und geschlossenen Haltestellen. Es ist die günstigere Variante für massiven Personentransport in Großstädten im Vergleich zu U-Bahnen und daher Vorbild für viele Metropolen in Entwicklungsländern. Kritikpunkt sind allerdings die beschränkte Kapazität und die umweltschädlichen Abgase der teils schon veralteten Dieselsebusse. Zusätzlich zum TransMilenio-System gibt es die SITP-Linienbusse, die im Rest der Stadt verkehren. Derzeit sind auch noch die verbliebenen alten Busse des traditionellen Transportwesens als provisorischer Teil der SITP-Flotte im Umlauf, diese sollen aber größtenteils verschrottet werden. Im Rahmen der Erneuerung und Verbesserung der Busflotten sollen bis August 2020 insgesamt 1.441 neue TransMilenio-Busse der Kategorie Euro V (Diesel mit Filter) und Euro VI (Gasantrieb) in Betrieb sein und somit 1.162 alte Busse ersetzen. Zusätzlich sollen bis September 2020 insgesamt 483 Elektrobusse und 701 mit Gasantrieb in den SITP-Linien in Betrieb sein.

Des Weiteren soll das TransMilenio-System um einige Routen erweitert werden, darunter die stark überlastete Verbindung in die Nachbargemeinde Soacha im Süden Bogotas, welche zur Metropolregion zählt. Durch den Ausbau soll die aktuelle Kapazität von 40.000 Passagieren pro Tag (tatsächliche Nutzung: 100.000) auf 400.000 erhöht werden und somit die Fahrtzeit von aktuell 2 Stunden auf 50 Minuten reduzieren. Die Investition für dieses Projekt beträgt 1 Bio. COP (ca. 250 Mio. USD), die Vergabe fand Ende 2019 statt und es soll 2024 in Betrieb gehen.

Weitere geplante neue TransMilenio-Routen in Bogota sind: Verlängerung der Avenida Caracas, Bau der Avenida 68, Bau der Avenida Cali, Ausbau der Avenida Americas und Bau der Carrera 7. Besonders das Projekt der TransMilenio-Route in der Carrera 7 im Osten der Stadt ist strittig, derzeit ist die Ausschreibung suspendiert aufgrund von mehreren Einsprüchen. Der ehemalige Bürgermeister Peñalosa sprach sich für den TransMilenio-Bau aus und startete die Ausschreibung des Projektes während die aktuelle Bürgermeisterin Lopez dagegen ist und einen ökologischen Korridor mit Metro und Regionalzügen schaffen will.

In den anderen Großstädten Kolumbiens gibt es zu TransMilenio ähnliche Schnell-Bussysteme: Metroplus in Medellin, MIO in Cali, Transmetro in Barranquilla, Transcaribe in Cartagena und Metrolinea in Bucaramanga. In den meisten Städten Kolumbiens findet der Verkehr größtenteils oder gänzlich auf der Straße statt

und Busse sind der Haupt- oder einziger Bestandteil des öffentlichen Stadtverkehrs. Einzig Medellín verfügt über ein vielfältiges öffentliches Verkehrsnetz, das Bus, Seilbahnen, Straßenbahn und die einzige U-Bahn des Landes integriert. Langsam kommt es aber zu mehr und mehr Vorhaben um die öffentlichen Verkehrsnetze in den Städten mittels Seilbahnen und Schienenverkehr zu diversifizieren.

2.3 Flughäfen

Der Flugverkehr ist neben dem Straßenverkehr der wichtigste Bestandteil der Mobilität von Gütern und Personen in Kolumbien, da ein großflächiges Eisenbahnnetz nicht vorhanden ist und die großen Flüsse nur unzureichend für den Schiffsverkehr genutzt werden. Ein weiterer Aspekt ist die schwierige Topographie des Landes, das von drei großen Anden-Gebirgszügen durchquert wird, und in vielen Regionen des Landes ist das Straßennetz nur rudimentär vorhanden. Es gibt einige Gebiete, deren Versorgung komplett vom Luftverkehr abhängt. Im nationalen Personentransport ist traditionell der Busverkehr vorherrschend, jedoch verzeichnete der Flugverkehr in den letzten zehn Jahren starke Wachstumsraten, unter anderem ist das auf die wachsende Mittelschicht und die sinkenden Flugpreise zurückzuführen. Durch die konstante Erweiterung der nationalen und internationalen Flugverbindungen und den Ausbau der damit verbundenen Infrastruktur sollen auch die abgelegensten Gebiete Kolumbiens zugänglich gemacht werden und zur Wettbewerbsfähigkeit des Landes beitragen.

Die staatliche Luftfahrtsbehörde Aerocivil plant COP 3,8 Bio. (ca. 900 Mio. EUR) im Laufe der kommenden vier Jahre in regionale Flughäfen zu investieren. Dazu gehören der Kauf und die Installation von **Flugsicherungsausrüstung** und der Neubau bzw. Erweiterung von **Flughafeninfrastruktur** u.a. in Leticia, Pasto, Armenia, Popayán, Puerto Carreño, Yopal, Rionegro und Nuquí. Des Weiteren gibt es im Bereich Konzessionen im Luftverkehr das 5G-Projekt zur Modernisierung bzw. Ausbau der Terminals in Cali (Palmira), Neiva und Buenaventura. Auch im neuen 5G-Programm sind die Erweiterung des aktuellen Flughafens in Cartagena sowie der Bau eines neuen Flughafens in Cartagena vorgesehen.

Der **Flughafen El Dorado** in Bogotá ist der Flughafen mit dem meisten Frachtverkehr in Lateinamerika (ca. 700.000 Tonnen pro Jahr) und liegt an dritter Stelle in Lateinamerika beim Personenverkehr. Ziel ist, den Flughafen in Bogotá weiter als internationalen Logistik-Hub im Personen- und Frachttransport zu positionieren und sich in der Region u.a. gegen Panama, Lima und Mexiko abzuheben. Daher soll der Flughafen erweitert werden um langfristig den steigenden Passagierzahlen und Fluglinien gerecht zu werden. Einerseits soll der bestehende Flughafen um eine dritte Startbahn und einen neuen Terminal erweitert werden und andererseits soll zu einem späteren Zeitpunkt ein neuer, zweiter Flughafen zwischen den Gemeinden Madrid und Facatativa gebaut werden (El Dorado II). Die Gesamtinvestition soll 30,9 Bio. COP (ca. 7,3 Mrd. EUR) betragen und die Kapazität von aktuell 32 auf 80 Mio. Passagiere jährlich im Jahr 2050 erhöhen (plus 10 Mio. Passagiere im El Dorado II). Derzeit liegen mehrere Projektvorschläge vor, welche von der Regierung evaluiert werden.

2.4 Schienennetz

Kolumbiens Bahnverkehr ist seit langer Zeit ein Problemthema. Kolumbien hat nur etwa 0,2 km Schienensystem pro 100 km² Fläche, was deutlich unter dem Durchschnitt von 0,5 km in Lateinamerika und 0,9 km in Ländern mit mittlerem oder hohem Einkommen liegt. Die Unterentwicklung des Schienennetzes ist unter anderem auf die jahrzehntelange Vernachlässigung des Bahnverkehrs zurückzuführen. Ein grundlegender Teil des Planes der Regierung, die Verkehrsinfrastruktur Kolumbiens zu verbessern, ist, den Schienenverkehr wiederaufzunehmen und diesen auszudehnen.

Es gibt in Kolumbien über 3.300 km Schienennetz, davon ist jedoch nur die Hälfte, ca. 1.600 km, aktuell nutzbar. Derzeit sind nur die Strecken **La Dorada – Chiriguana – Santa Marta** (verbindet das Landesinnere mit der Atlantikküste) und **Bogota – Belencito** (verbindet die Hauptstadt mit dem Department Boyaca) reaktiviert und werden seit kurzem für den Gütertransport genutzt. Die Zugverbindung **Buenaventura – La Felisa** an der Pazifikküste hatte in den vergangenen Jahren immer wieder Probleme und konnte den Gütertransport nicht aufrechterhalten, Teile der Strecke sind mittlerweile auch wieder verfallen und nicht nutzbar. Die beiden derzeit aktiven Strecken arbeiten aber noch weit unter ihrer Kapazität und die Teilstrecke La Dorada – Chiriguana hat Renovierungsbedarf, wofür derzeit ein Projekt im Rahmen des 5G-Programmes strukturiert

wird. Für den Personentransport gibt es nur zwei aktive Zugstrecken in Kolumbien: Bogota – Zipaquira (Tren de la Sabana) und La Dorada – Chiriguana.

Für die weitere Reaktivierung und Nutzung des Schienenverkehrs im Land sollen jährlich mindestens 5% des Transport-Budgets in diesen Bereich fließen, das sind min. 300 Mrd. COP (ca. 70 Mio. EUR) jährlich bis 2022. Die Regierung konzentriert sich vorerst auf die genannten Hauptstrecken, deren Instandhaltung und Modernisierung sowie Erhöhung des Güterverkehrs. Außerdem soll die Intermodalität im Gütertransport verstärkt genutzt werden und die Bahnstrecken mit Schiffs- und LKW-Transport verknüpft werden. Weiters plant die Regierung, dass die Bahnstrecken zukünftig von mehreren Betreibern gleichzeitig genutzt werden sollen.

Im städtischen Nahverkehr gibt es im Bereich Schienenverkehr auch einige Vorhaben. Das wohl älteste Projekt in diesem Zusammenhang ist die **Metro von Bogota**. Der Bau einer U-Bahn in Bogota, der schon seit Jahrzehnten im Gespräch ist, wird nun Realität (als Hochbahn). Das Projektvolumen der ersten Metro-Linie Bogotas liegt bei ca. 3,8 Mrd. EUR, 70 % wird vom Staat und 30% von der Stadt Bogota übernommen. Ende Oktober 2019 erhielt ein chinesisches Konsortium den Zuschlag. Der Baubeginn war für 2020 angestrebt, aufgrund der Coronavirus-Pandemie kommt es aber zu Verzögerungen, und die Fertigstellung wurde von 2025 auf nunmehr 2028 verschoben. Währenddessen hat die Bürgermeisterin Claudia Lopez bereits Pläne für die Verlängerung der ersten Metrolinie und eine zweite Linie.

Weiters sind einige S-Bahnen, sogenannte **Regiotram**, geplant, die Bogota mit den umliegenden Gemeinden im Westen, Norden und Süden verbinden sollen und auch an die Metro angebunden werden sollen. Am weitesten fortgeschritten ist das Projekt der westlichen S-Bahn (Regiotram de Occidente), welches auf ca. 40 km Länge die Gemeinden Facatativá, Madrid, Mosquera und Funza mit Bogota verbinden soll, und in einem späteren Schritt auch an den Flughafen angebunden werden könnte. Ende 2019 wurde das Projekt im Wert von 3,4 Bio. COP (ca. 800 Mio. EUR) an eine chinesische Firma vergeben und bereits Ende 2023 soll die erste S-Bahn des Landes in Betrieb gehen. Die nördliche S-Bahn (Regiotram del Norte) soll Bogota mit Chia, Cajica und Zipaquira verbinden, teilweise auf dem bereits existierenden Schienennetz der Zugverbindung Bogota – Zipaquira. Derzeit befindet sich das Projekt in der Studien- und Designphase. Es ist geplant, die nördliche S-Bahn auch für den Güterverkehr zu nutzen und in das öffentliche Verkehrsnetz Bogotas zu integrieren mit einer Anbindung an die westliche S-Bahn. Die dritte S-Bahn im Süden (Regiotram del Sur) soll Bogota und Soacha verbinden, zusätzlich zu TransMilenio. Dieses Projekt weist allerdings die meisten Hindernisse auf, da der Großteil der alten Schienen demoliert wurde und somit der Streckenverlauf unklar ist.

Auch die anderen Großstädte Kolumbiens setzen auf Schienenverkehr. So gibt es zum Beispiel auch in Medellin, Cali und Barranquilla Pläne für S-Bahnen. Medellin verfügt bisher über die einzige U-Bahn des Landes, die heuer bereits 25 Jahre alt ist und somit Modernisierung und Erweiterung braucht. Der Liniennetz besteht derzeit aus 2 U-Bahnlinien, einer Straßenbahn, 5 Seilbahnen und diversen Buslinien. Aktuell ist die dritte U-Bahnlinie in Planung, welche eine Investition von 3,6 Bio. COP (ca. 850 Mio. EUR) bedeutet und 2026 fertiggestellt sein soll.

2.5 Seilbahnen

In einigen Städten Kolumbiens (Bogota, Medellin, Cali, Manizales) finden **Stadtseilbahnen** (Telefericos) im Rahmen des öffentlichen Verkehrssystems bereits Anwendung (touristische Seilbahnen ausgenommen). Diese Seilbahnen binden die meist am Rande der Stadt gelegenen Hügel und Wohnviertel an das öffentliche Transportnetz an. In diesen Gebieten leben meist ärmere Bevölkerungsschichten oder von ihrem Land vertriebene Neuansiedler, für die die öffentliche Verkehrsanbindung eine große Verbesserung der Erwerbsfähigkeit und Lebensqualität darstellt. Aufgrund der guten Erfahrungen auch aus anderen lateinamerikanischen Städten und der damit einhergehenden Entlastung des am Rande des Kollapses stehenden Straßenverkehrs sind weitere Seilbahnprojekte in Bogota und anderen Städten geplant.

Medellin nimmt in Kolumbien und Lateinamerika eine Vorreiterrolle bei Stadtseilbahnen ein. Die zweitgrößte Stadt des Landes eröffnete die erste Seilbahn im Jahr 2004 und hat das System seither laufend erweitert, derzeit gibt es 5 ins öffentliche Transportsystem integrierte Seilbahn-Linien und die 6. Linie ist in Bau. Die Seilbahnen in Medellin wurden bisher alle von der französischen Firma Poma gebaut.

Die erste Seilbahn in Bogota für den massiven Personentransport (**TransMiCable**) wurde von der österreichischen Firma Doppelmayr gebaut und Ende 2018 eröffnet. Es handelt sich dabei um eine über 3,3 Kilometer lange Seilbahn im Stadtteil Ciudad Bolivar im Süden Bogotas (Investition 9,4 Mio. Euro). 2.600 Personen können somit pro Stunde und Richtung befördert werden, was den Pendlerweg für viele Personen erheblich verkürzt (von ca. 1 h im Bus zu 13 Min. in der Seilbahn). Folgende Seilbahnprojekte sind in Bogota zukünftig geplant: TransMiCable San Cristobal im Süden der Stadt, TransMiCable Usaquen im Norden sowie TransMiCable La Calera (Stausee San Rafael) ebenfalls im Norden.

In Kolumbien gibt es auch mehrere touristische Seilbahnen, darunter am Aussichtsberg und Pilgerstätte Monserrate in Bogota, im Chicamocha-Tal im Departement Santander und bei der Wallfahrtskirche Las Lajas in Ipiales im Süden des Landes.

2.6 Häfen und Flusstransport

Durch die geografische Lage zwischen Europa und Asien, die Nähe zum Panamakanal sowie den Zugang zum Atlantik und Pazifik fungiert Kolumbien immer mehr als internationales Logistikdrehkreuz. Vor allem der Hafen Cartagena an der Atlantikküste sticht heraus. Durch Modernisierung und Ausbau entwickelte er sich zum größten Containerhafen und wichtigsten internationalen Warenumschlagplatz Kolumbiens. Gemäß der Wirtschaftskommission für Lateinamerika und die Karibik (ECLAC) ist Cartagena der viertgrößte Containerhafen Lateinamerikas hinter den Häfen Santos in Brasilien sowie Colón und Balboa in Panama. Nach Angaben der Hafen- und Transportaufsichtsbehörde (Superintendencia de Puertos y Transporte) lag das gesamte Frachtaufkommen der kolumbianischen Häfen 2019 bei 195,2 Mio. Tonnen. Zu den wichtigsten Logistikzentren für Seefracht zählten neben Cartagena (Aufkommen 2019: ca. 40 Mio. Tonnen) der Pazifikhafen Buenaventura (knapp 20 Mio. Tonnen) sowie die Häfen Santa Marta (11 Mio. Tonnen) und Barranquilla (10,6 Mio. Tonnen) an der Atlantikküste. In den Häfen Ciénaga, Golfo de Morrosquillo und Guajira wird ausschließlich Kohle und Erdöl verladen, weshalb diese nach Gewicht teils noch größer sind.

Der Flusstransport ist in Kolumbien noch sehr unterentwickelt, 2014 fand nur 1% des Gütertransportes auf Flüssen statt, verglichen zu 73% per LKW und 26% auf Schienen. Der **Masterplan für Flüsse 2015 - 2035** hat zum Ziel, den Güter- und Personentransport auf Flüssen zu erhöhen und die Infrastruktur zu verbessern. Der Masterplan beinhaltet insgesamt 13 Projekte in den 5 Einzugsgebieten der großen Flüsse des Landes (Amazonas, Orinoco, Atrato, Pacifico und Magdalena). Man rechnet mit einer Gesamtinvestition von 8,8 Bio. COP (ca. 2,2 Mrd. USD).

Der **Magdalena-Fluss** soll zukünftig als Transportweg für Güterschiffe zwischen dem Zentrum des Landes und der Atlantikküste dienen. Bisher wird Kolumbiens längster Fluss kaum für den Gütertransport genutzt, da er aufgrund niedriger Wasserstände nicht vollständig passierbar ist. Das 5G-Projekt beinhaltet die Schiffbarmachung auf einer Strecke von 650 km zwischen der Stadt Barrancabermeja im Landesinneren und der Mündung in den Atlantik Bocas de Ceniza in Barranquilla. Nachdem das vorherige Konsortium des Projektes mit der Beteiligung von Odebrecht liquidiert wurde, soll die neue Ausschreibung noch 2020 stattfinden. Die Schiffbarmachung des Magdalena Flusses ist von grundlegender Wichtigkeit für die Karibikregion und der Schlüssel zum Erfolg für einen Großteil der Wirtschaft Kolumbiens. Von der geplanten Schiffbarmachung des Magdalena-Flusses dürfte vor allem der Standort Barranquilla als Umschlaghub profitieren, da dieser an der Mündung des Magdalena-Flusses liegt. Der geplante **Hafen Bocas de Ceniza** in Barranquilla zielt auf diesen Warenumschlag ab, 2030 soll der Vielweckhafen 30 Mio. Tonnen jährlich abwickeln. Die Timeline für das Projekt ist aber derzeit noch unklar, u.a. auch aufgrund der bisherigen Verzögerungen bei der Schiffbarmachung des Flusses.

Der **Hafen Bahia Colombia de Uraba - Antioquia**, entsteht derzeit an der Atlantikküste in Turbo mit einer Gesamtinvestition von 700 Mio. USD für den Hafen und angrenzende Infrastruktur. Der neue Hafen soll 2022 fertiggestellt sein und jährlich 6,6 Mio. Tonnen verladen. Er ist strategisch günstig gelegen, da er deutlich näher zu Cundinamarca, Antioquia und der Kaffeezone, die zusammen 70% des BIP ausmachen, liegt als die anderen Karibikhäfen (Cartagena, Santa Marta und Barranquilla). Außerdem sollen die Transportzeiten ins Landesinnere künftig durch die neuen 4G-Autobahnen Mar 1 (mit Beteiligung von Strabag) und Mar 2 weiter verkürzt werden. Ebenfalls in Turbo soll auch der Hafen Pisisi gebaut werden, welcher zusätzlich 1,7 Mio. Tonnen verladen soll.

3 STADTENTWICKLUNG UND HOCHBAU

Kolumbien hatte 2019 mit 3,3 Prozent das stärkste Wirtschaftswachstum unter den großen Ländern Lateinamerikas. Dies spiegelte sich auch in so gut wie allen Branchen wieder, lediglich die in einer Krise steckende Bauwirtschaft (BIP-Anteil 6,5 %) musste wieder einen Einbruch in Höhe von 1,3 % hinnehmen, wobei der Gebäudebau um 7,7 % einbrach, aber andererseits der Straßenbau um 10,7 % zunahm.

Langsam erwacht in Kolumbien das Bewusstsein für **nachhaltige Bauwirtschaft** und das Land hat sich zum Ziel gesetzt, Pionier in Sachen nachhaltige Bauwirtschaft zu werden. Im Juni 2016 erschien ein Regelwerk zu diesem Thema. Das Ziel ist, den Verbrauch von Energie und Wasser in Neubauten um bis zu 45% zu senken. Für Sozialbauten des Staates soll das Regelwerk verpflichtend gelten. Ein weiterer Fortschritt wurde im August 2015 mit einer Allianz zwischen dem „Consejo Colombiano de Construcción Sostenible“ mit dem „U.S. Green Building Council“ und „Green Business Certification Inc.“ geschaffen. Eine zukünftige Kooperation soll der Beginn des sogenannten LEED Programms in Kolumbien sein - ein Programm zur Zertifizierung von Häusern mit dem Umwelt-, Energie- und Design Siegel „Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental (LEED)“. Das Ziel ist es, die Bauwirtschaft Kolumbiens im Bereich der Nachhaltigkeit zu stärken und neue Techniken einzuführen.

Derzeit sind gerade die zwei neuen höchsten Gebäude Bogotas in Bau, welche das Stadtbild neu prägen werden. Der Wolkenkratzer **BD Bacatá** ist seit 2011 in Bau und soll nach vorübergehendem Baustopp wegen Finanzierungsproblemen noch 2020 fertiggestellt werden. Das Projekt besteht aus zwei Türmen, der südliche mit 216 m Höhe und der nördliche mit 167 m Höhe. In dem Komplex im Zentrum der Stadt sollen ein Hotel, Büroräume, ein Einkaufszentrum sowie Wohnungen und Parkplätze unterkommen. Der südliche Turm des BD Bacatá ist somit aktuell das höchste Gebäude der Stadt.

Dies soll jedoch nicht lange so bleiben, denn das Projekt **Torres Atrio** soll das übertreffen. Ebenfalls im Zentrum Bogotas, besteht dieses emblematische Projekt auch aus zwei Türmen für Büros, Geschäfte, Wohnungen und ein Hotel. Der Nordturm mit 201 m Höhe wird seit 2015 gebaut und soll noch 2020 eröffnet werden. Der Südturm ist derzeit noch in Planung und soll bei seiner Fertigstellung 268 m hoch sein und wäre somit nicht nur das höchste Gebäude Bogotas, sondern auch des ganzen Landes.

Das größte Stadterneuerungsprojekt des Landes ist die Renovierung und teilweiser Neubau des Regierungsviertels in Bogota. Das Projekt **“Ciudad CAN”** umfasst 48,8 ha, das sind 32 Gebäude für 26 Regierungseinrichtungen, sowie Grünflächen, öffentliche Plätze, Geschäftszonen, Wohnraum, ein Bürgerservicezentrum und die entsprechende Verkehrsinfrastruktur sind geplant. Die aktuell bestehenden Regierungsgebäude in der Zone sind veraltet, heruntergekommen und entsprechen nicht mehr den aktuellen Erdbeben- und Brandschutz-Sicherheitsvorgaben. Insgesamt soll das Projekt Ciudad CAN über 7 Bio. COP kosten (ca. 1,75 Mrd USD), ca. die Hälfte der Investitionssumme für die Metro von Bogota, daher ist man auf private Investitionen angewiesen. Zwischen 2012 und 2018 wurden bereits knapp 5 Mrd. COP investiert und es wurde eigens die Nationale Immobilienagentur gegründet, die das Projekt leitet. 2017 wurde der Entwicklungsplan Ciudad CAN von der Stadtverwaltung genehmigt und die Fertigstellung ist für 2037 vorgesehen. Das erste Bauwerk im Rahmen des Projekts soll als PPP ausgeschrieben werden (Kosten: 450 Mrd. COP) und besteht aus einem Gebäude mit drei Türmen von je 17 Stockwerken mit einer Gesamtfläche von 102.000 m². Darin sollen das Bürgerservicezentrum, Geschäfte sowie die Büroräume von 7 Regierungseinrichtungen (Ministerien, Behörden, Statistikamt) untergebracht werden. Weiters befindet sich auch bereits das neue Gebäude des Verteidigungsministeriums in Planung, mit einer Fläche von 395.000 m².

Auch in Medellin, der zweitgrößten Stadt des Landes, gibt es einige Projekte, die zur Stadterneuerung und -entwicklung beitragen sollen. So soll beispielsweise der nördliche Stadtteil in einen neuen **Innovationsbezirk** umgewandelt werden mit einem Fokus auf Wissenschaft, Technologie und Bildung. Im Projekt sind u.a. ein zweiter Standort des Innovations- und Businesszentrums Ruta N, über 100 Geschäftsniederlassungen, eine neue Fakultät der Universität von Antioquia sowie Parks, Radwege und Straßenvergrößerungen vorgesehen. Medellin möchte sich dadurch als Innovationshauptstadt in Lateinamerika positionieren.

Weitere wichtige Stadtentwicklungsprojekte in Bogota sind: der neue Stadtteil „Lagos de Torca“ im Norden, die Erneuerung des Viertels „Triangulo de Fenicia“ im Zentrum sowie das neue Verwaltungszentrum der Stadt (CAD), das als erste PPP für ein öffentliches Gebäude im Land gebaut werden soll.

3.1 Einrichtungen für Bildung, Kultur, Sport und Veranstaltungen

Die ehemalige und heruntergekommene Sport- und Veranstaltungsarena „Coliseo El Campin“ in Bogota wurde im Rahmen einer Public-Private Partnership (PPP) erneuert und 2018 als „**Movistar Arena**“ wiedereröffnet. Das moderne und top-ausgestattete Veranstaltungszentrum kann bis zu 14.000 Personen auf einer Gesamtfläche von 37.000 m² aufnehmen und wird für Konzerte, kulturelle und sportliche Veranstaltungen sowie diverse Events verwendet.

Gleich neben der neuen Movistar Arena liegt das Stadium **El Campin**, welches im Rahmen einer PPP ebenfalls erneuert werden soll. Ziel ist, das Stadium zu vergrößern und zu renovieren und rund um das Stadium einen neuen Sportkomplex zu bauen. Die Investition soll bei ca. 450 Mrd. COP (ca. 107 Mio. EUR) liegen. Derzeit befindet sich das Projekt in Machbarkeitsstudien.

Ebenfalls als PPP wurde das neue internationale **Kongresszentrum Ágora Bogotá** gebaut und 2019 eröffnet. Es ist das einzige Kongresszentrum in Lateinamerika, das in ein Messegelände (Corferias) integriert ist und auch als Zollfreizone fungiert. Das über 64.000 m² große Gebäude wurde bereits als eines der modernsten und innovativsten des Landes ausgezeichnet. Auch im Messegelände Corferias wurde 2019 das Hotel Hilton Corferias eröffnet. Das topmoderne Hotel mit 438 Zimmern soll auch dazu beitragen, Bogota als Standort für Messen, Kongresse und Geschäftstourismus in Lateinamerika hervorzuheben.

Nach der Intervention und Räumung des Stadtviertels Bronx im Zentrum Bogotas durch die Stadtverwaltung im Jahr 2016, soll die ehemals hochgefährliche und als Drogen-Hotspot bekannte Zone nun als Zentrum für Kreativwirtschaft und Kultur neu aufleben. Das Prestigeprojekt **Bronx Distrito Creativo** wurde vom ehemaligen Bürgermeister Peñalosa ins Leben gerufen und inkludiert auch mehrere angrenzende Viertel, die neu und lebenswerter gestaltet werden sollen mit Einkaufsstraßen, Fahrradwegen, Ausbildungsstätten, dem neuen Zentrum für Kreativwirtschaft, Kunst, Kultur und Innovation sowie ein Museum über die Geschichte des Ortes, bessere Straßenbeleuchtung und Überwachungskameras.

Bis 2022 sollen in verschiedenen Stadtteilen Bogotas insgesamt 7 neue Zentren für Sport, Kultur und Freizeit gebaut werden. Diese sogenannten „**Centro Felicidad**“ sollen öffentlich zugänglich sein und erstmals allen Stadtbewohnern, unabhängig von sozialem Status und Einkommen, Zugang zu diversen Freizeitaktivitäten bieten (z.B. Schwimmbad, Fitnesscenter, Bibliothek, Kino, Kunst, Musik, etc.). 2019 war der Baustart von den ersten drei Zentren.

In einigen **Universitäten** in Kolumbien wird gerade investiert, es sind derzeit mehr als 178.000 m² in Bau. Zu den relevantesten Bauprojekten gehört das „Centro Civico“ der Universität „Los Andes“ in Bogota, welches Ende 2020 fertiggestellt und in Betrieb genommen werden soll. Dabei handelt es sich um ein Bauwerk von 10.000 m² und eine Investition von 76 Mrd. COP (etwa 21 Mio. Euro). Das Projekt ist Teil des Entwicklungsplans der Privatuniversität, der bis 2027 eine Gesamtinvestition von 500 Mrd. COP (etwa 137 Mio. Euro) umfasst.

Weiters soll das 14.200 m² große Laborgebäude der Universität „Javeriana“ ebenfalls in Bogota noch 2020 fertiggestellt werden, mit einer Investition von 125 Mrd. COP (etwa 34 Mio. Euro). Darüber hinaus wird die Fakultät für Naturwissenschaften mit einer Baufläche von 19.500 m² und Kosten von 160 Mrd. COP (etwa 43 Mio. Euro) gebaut.

3.2 Einkaufszentren

Laut des kolumbianischen Verbands für Einkaufszentren Acecolombia gab es Ende 2019 251 Einkaufszentren in über 60 Städten Kolumbiens. In dieser Zahl nicht inkludiert sind kleinere Zentren mit weniger als 5.000 m² Verkaufsfläche. In den letzten 20 Jahren hat sich die Zahl der Einkaufszentren in Kolumbien stetig gesteigert und der Trend soll auch so weitergehen. Dies liegt vor allem an der wachsenden Mittelschicht, deren Konsumfreudigkeit zunimmt. Die Einkaufszentren entwickeln sich vermehrt in Richtung Entertainment- und umfassende Servicezentren und erfüllen somit nicht nur die Funktion als Beschaffungszentrum, sondern bieten auch zahlreiche Unterhaltungsoptionen wie z.B. Kino, Spielhallen, Sportflächen, Veranstaltungen, Ausstellungen, etc.

Im Jahr 2018 wurden 14 neue Einkaufszentren eröffnet mit einer Gesamtfläche von über 400.000 m². 2019 waren es 8 neue Eröffnungen mit insgesamt 260.000 m², darunter „El Eden“ in Bogota, das nach Fertigstellung der zweiten Etappe das größte Einkaufszentrum Kolumbiens und das zweitgrößte in Lateinamerika sein soll. Für 2020 werden 6 Eröffnungen erwartet und bis 2023 sollen insgesamt 22 neue Einkaufszentren im ganzen Land gebaut werden. Laut der Kolumbianischen Kammer der Bauwirtschaft Camacol macht der Bau von Einkaufszentren und Geschäftsbereichen 25% der Bautätigkeit im Nichtwohnbau aus.

Die größte Konzentration an Einkaufszentren liegt bisher in der Hauptstadt Bogota und den großen Städten wie Medellin und Barranquilla, jedoch gewinnen mittlere und kleinere Städte zunehmend an Bedeutung für die Branche. Dies liegt u.a. daran, dass in den großen Ballungsräumen der Markt zunehmend gesättigt ist während in ländlicheren Gegenden noch viel Potenzial besteht. Nichtsdestotrotz verzeichnet Bogota weiterhin die meisten geplanten Projekte für die nächsten Jahre.

3.3 Sozialer Wohnbau

Wie bereits erwähnt, steckt die Baubranche Kolumbiens seit einigen Jahren in der Krise. Besonders der Hochbau leidet darunter und verzeichnete 2019 einen Rückgang von 7,7% im Vergleich zum Vorjahr. Im Bereich Wohnbau schrumpften vor allem die mittel- und höherklassigen Preissegmente während der soziale Wohnbau mit einem Wachstum von 9,1% hervorstach, das sind 119.000 verkaufte Objekte. Im Jänner 2020 verzeichnete der soziale Wohnbau den „besten Jänner“ in den letzten 10 Jahren mit einer Steigerung von 35% im Vergleich zum Jänner 2019 und ca. 12.000 verkauften Objekten.

Es wird erwartet, dass der soziale Wohnbau weiterhin die Vorreiterrolle übernehmen wird, u.a. aufgrund der Förderungen der Regierung für einkommensschwache Haushalte, welche die Nachfrage dieser Zielgruppe steigern. Die derzeitige Regierung unter Präsident Duque hat sich zum Ziel gesetzt in den 4 Jahren Amtszeit (bis 2022) insgesamt 520.000 Objekte im sozialen Wohnbau zu errichten. Für 2020 ist der Baubeginn von mehr als 120.000 Objekten vorgesehen, was 54% Gesamtfortschritt für dieses Ziel bedeuten würde.

Auch der nicht-soziale Wohnbau soll sich 2020 erholen, besonders das mittlere Preissegment soll durch eine höhere Kaufkraft der Mittelschicht Besserung zeigen. Diese erwarteten Besserungen sollen sich auch im stark beeinträchtigten Arbeitsmarkt widerspiegeln, wo der Hochbau eine große Rolle spielt. Jedoch bleibt abzuwarten in wie fern diese positiven Erwartungen durch die aktuelle Coronavirus-Krise beeinträchtigt werden.

3.4 Gesundheitsinfrastruktur

Der Sektor Gesundheit zählt zu den Prioritäten der aktuellen Regierung unter Ivan Duque. Das spiegelt sich auch im Budget wieder, für das Jahr 2020 sind 31,8 Billionen Pesos (knapp 8 Mrd. USD) für Gesundheit vorgesehen, das ist eine Steigerung von 8,12% im Vergleich zum Vorjahr. Ziel der Regierung ist, die Ergebnisse im Bereich Gesundheit zu verbessern, die Erwartungen der Nutzer zu erreichen und finanzielle Nachhaltigkeit.

Im Jahr 2019 wurden insgesamt 438 Mrd. COP (ca. 110 Mio. USD) in öffentliche Spitäler investiert, u.a. für Infrastruktur und Ausstattung sowie steuerliche und finanzielle Sanierung. Im Dezember 2019 kündigte das Gesundheitsministerium eine weitere Investition von mehr als 124 Mrd. COP (ca. 31 Mio. USD) für öffentliche Spitäler in 23 Departments an.

Darüber hinaus hat die neue Regierung das **AI Hospital-Programm** zur Rettung öffentlicher Krankenhäuser vorgestellt, in dem fünf Arbeitsbereiche markiert wurden: Infrastruktur, Ausstattung, Menschliches Talent, Dienstleistungen und Liquidität. In der ersten Phase des Programms sind folgende Krankenhäuser betroffen:

- Hospitales Archipiélago de San Andrés Islas
- ESE Hospital San José de Maicao
- ESE Hospital Luis Ablanque de la Plata de Buenaventura
- ESE Nuevo Hospital San Francisco de Asís de Quibdó
- ESE Hospital San Juan de Dios de Puerto Carreño

- ESE Hospital San Rafael de Leticia
- ESE Hospital San Andrés de Tumaco
- ESE Hospital Rosario Pumarejo de López de Valledupar

Im Rahmen des AI Programms wurde auch eine Web-Plattform entwickelt, womit die Verwaltung und der finanzielle Status aller öffentlichen Spitäler des Landes nachverfolgt werden kann, mit Indikatoren wie Service-Qualität, budgetäre Ausgewogenheit und finanzielle Administration. Weiters sind auch Daten zur öffentlichen Gesundheit in den jeweiligen Territorien abrufbar. Ziel ist, den Zugang zu und die Qualität der Gesundheitsdienstleistungen im Land zu verbessern und die Transparenz zu steigern.

In Bogota sollen in den kommenden Jahren insgesamt 9 Krankenhäuser gebaut werden, darunter **3 neue Großspitäler**, wie das Krankenhaus von Bosa, das als erstes in Kolumbien als Public-Private Partnership (PPP) gebaut werden soll. Der Baustart ist für 2021 vorgesehen und 2023 soll es in Betrieb gehen. Das neue Spital von Bosa wird mit 215 Betten mehr als 400.000 Personen zugutekommen. Des Weiteren sollen das Spital von Usme sowie das Spital Santa Clara im Krankenhauskomplex San Juan de Dios gebaut werden.

Zu den emblematischsten privaten Projekten gehört das **Krebs-Forschungs- und Behandlungszentrum (CTIC)** in Bogota, das vom kolumbianischen Bankier Luis Carlos Sarmiento Angulo finanziert wird und 2021 in Betrieb gehen soll. Es richtet sich nach dem Konzept der Comprehensive Cancer Centers (CCC), bei der eine umfassende Patientenversorgung mit modernster Technologie bereitgestellt wird, die durch Forschung ergänzt wird. Das 9.000 m² große Krebszentrum wird u.a. Labors mit fortschrittlicher Ausrüstung haben und alle Krebsarten behandeln.

4 INFORMATIONS- UND KOMMUNIKATIONSTECHNOLOGIEN

Kolumbien hat im Bereich Internetverbindung und -zugang noch Aufholbedarf. Laut der Weltbank haben im Jahr 2018 64% der kolumbianischen Bevölkerung das Internet genutzt. Zum Vergleich, in Österreich waren es 87% und in der Region Lateinamerika und Karibik 66%. In Punkto Internetgeschwindigkeit lag Kolumbien Ende 2019 bei einem nationalen Durchschnitt von ca. 18 Mbps (Download), was zwar fast doppelt so viel ist wie noch im Vorjahr, aber dennoch im internationalen Vergleich abgeschlagen ist. Die Hauptstadt Bogota verzeichnet mit durchschnittlich 25 Mbps die höchste Geschwindigkeit im Land während die südlichen Departments in der Amazonasregion sowie die Karibikinsel San Andres die niedrigsten Werte mit unter 3 Mbps aufweisen. Im korporativen Segment liegt der Durchschnitt bei knapp 28 Mbps und in den reichsten Bevölkerungsschichten (Estrato 6) erreicht der durchschnittliche Wert 42 Mbps. Das Angebot der verschiedenen Anbieter im Land reicht von unter 10 bis 300 Mbps. Hierbei ist anzumerken, dass seit 2019 die Bezeichnung „Breitband-Internet“ nur mehr ab 25 Mbps Download-Geschwindigkeit zulässig ist (vorher ab 1 Mbps) und „Ultra-Breitband“ gilt ab 50 Mbps für Download und 20 Mbps für Upload.

Das vorerst größte Problem in Kolumbien ist allerdings der **Internetzugang**, vor allem die armen Bevölkerungsschichten und in den abgelegenen, ländlichen Regionen haben große Teile der 48 Mio. Bevölkerung keinen Zugang zum Internet. Derzeit sind der Großteil der Internetanschlüsse im Land mobile 3G und 4G-Verbindungen (ca. 30 Mio.), wobei im Jahr 2019 der bisher größte Anstieg an 4G-Verbindungen verzeichnet wurde. Die Mehrheit dieser mobilen Internetverbindungen sind prepaid. Es gibt lediglich knapp 7 Mio. Festnetz-Internetanschlüsse im Land. Die Regierung will bis 2022 für 70% der kolumbianischen Haushalte einen Internetzugang erreichen. Dies soll mit mehreren Maßnahmen erreicht werden: besonders günstige Internet-Tarife für die ärmsten Bevölkerungsschichten (Estrato 1 und 2), Einrichtung von über 1800 sogenannten „digitalen Zonen“ mit kostenlosem WLAN in Städten und Dörfern, Schaffung von 10.000 „digitalen Zentren“ mit kostenlosem Internetzugang in den abgelegensten Gebieten des Landes, sowie Ausweitung des mobilen 4G-Netzes. Zusätzlich sollen sowohl Schüler und Studenten als auch Unternehmer und die allgemeine Bevölkerung im Bereich Digitalisierung und IT geschult werden.

Ein wichtiger Meilenstein ist die geplante Einführung des 5G-Netzes. Die **5G-Technologie** ist ein integraler Bestandteil der Regierungspläne und bis 2022 soll es erste kommerzielle Anwendungen geben. Derzeit gibt es bereits das erste 5G-Pilotprojekt in Bogota und weitere werden ausgewählt.

Der unbestrittene Marktführer im Bereich Telekommunikation in Kolumbien ist Claro (Comcel), Teil der mexikanischen Gruppe America Movil von Carlos Slim. Weitere wichtige Mitbewerber sind Tigo (UNE EPM), Movistar (Telefonica) und ETB.

4.1 Smart City Initiativen

Die Frage ob es in Kolumbien bereits Smart Cities gibt oder nicht, kann nicht eindeutig geklärt werden. Je nach Definition und Kriterien kommen die verschiedenen Experten und Institutionen zu verschiedenen Ergebnissen. Die Hauptstadt Bogota und die zweitgrößte Stadt Medellin zeigen hier jedenfalls die meisten Fortschritte.

Zu den wichtigsten Faktoren für die zukünftige Entwicklung der kolumbianischen Städte zählen Mobilität, Sicherheit, Bildung, Gesundheitsversorgung, öffentliche Verwaltung, Stadtplanung, Nachhaltigkeit und Umwelt. Auch soziale Inklusion, Armutsbekämpfung, Wettbewerbsfähigkeit und wirtschaftliche Entwicklung spielen eine wesentliche Rolle. Durch den Einsatz von IKT, Digitalisierung, Innovation und Steigerung der Konnektivität will die Regierung diese Ziele erreichen und die Städte lebenswerter machen.

Die kolumbianische Regierung fördert aktuell die **Kreativwirtschaft** (Economia Naranja) und dazu zählt auch der Bereich Digitale Medien, darin enthalten sind audiovisuelle und interaktive Inhalte, digitale Plattformen, Software und Apps, Informationstechnologien und Videospiele. Die Fördermaßnahmen reichen von Schulungen und technischer Unterstützung bis zu Finanzierungen und Steuervorteilen. Dadurch soll die Entwicklung des Landes in Richtung Digitalisierung und Innovation weiter vorangetrieben werden.

Im IESE Cities in Motion Ranking 2019 liegt Bogota im mittleren Bereich auf Platz 117 von 174 weltweit (Wien liegt auf Platz 10), die Städte Medellin und Cali schnitten schlechter ab auf den Plätzen 134 und 148. In der Region Lateinamerika liegen Santiago (Platz 66) und Buenos Aires (Platz 77) an der Spitze, Bogota schaffte es in die regionalen Top 10 auf Platz 6. Laut der IESE Business School zeigen die kolumbianischen Städte Bogota, Medellin und Cali großes Potenzial, denn obwohl sie derzeit im Ranking eher mittelmäßig bis niedrig eingestuft sind, entwickeln sie sich schnell und positiv. Im Ranking werden die Dimensionen Humankapital, sozialer Zusammenhalt, Wirtschaft, Regierungsführung, Umwelt, Mobilität und Transport, Stadtplanung, internationale Ausrichtung sowie Technologie genutzt um die Städte in Bezug auf Nachhaltigkeit und Lebensqualität zu bewerten. Bogota wurde in den Bereichen Wirtschaft, internationale Ausrichtung, sozialer Zusammenhalt und Stadtplanung relativ gut bewertet, während die Bereiche Humankapital sowie Mobilität und Transport sehr schlecht abschnitten.

Laut dem Institut für urbane Studien der Nationalen Universität von Kolumbien gibt es noch keine Smart Cities im Land, weil es bei folgenden Faktoren noch an Entwicklung und Umsetzung fehlt: wissenschaftliche und technologische Forschung und Entwicklung, Anwendung von Technologien, Nachhaltigkeit und Umweltbewusstsein sowie Regierungsführung. Dennoch gibt es in Bogota und Medellin einige innovative Initiativen und Fortschritte in Richtung Smart City in den Bereichen Mobilität, Bildung, soziale Inklusion, Gesundheitsversorgung, Sicherheit, Kultur und Freizeitgestaltung, Energieversorgung, Stadtplanung, Umweltschutz, Bürgerbeteiligung, Transparenz und Digitalisierung im öffentlichen Sektor sowie Unternehmertum.

4.2 Smart Mobility

Mobilität ist eines der Hauptprobleme in den großen Städten des Landes. Unkontrollierter Bevölkerungszuwachs, fehlende Planung und Investitionen in Infrastruktur sowie mangelnde Alternativen im öffentlichen Transport zählen zu den Ursachen für das heutige Verkehrschaos in den Städten, besonders in der Hauptstadt Bogota. Ein Großteil der Bevölkerung Bogotas muss täglich zwischen Wohnsitz und Arbeitsort pendeln und verliert so zwischen 190 und 230 Stunden pro Jahr im Stau. In den verschiedenen Verkehrsstau-Rankings befindet sich Bogota unter den ersten drei Plätzen weltweit. Dem soll nun mit dem bereits langen überfälligen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und des öffentlichen Verkehrsnetzes entgegengewirkt werden. Weiters werden Schritte in Richtung nachhaltige Mobilität und Smart Mobility gesetzt, doch viele Projekte stagnieren oder werden nicht weitergeführt aufgrund von politischen Unstimmigkeiten, Korruption oder ergebnislosen Ausschreibungen. Beispiele hierfür sind das intelligente Parksysteem, das öffentliche Fahrrad-Verleihsystem sowie das intelligente Ampelsystem in Bogota.

Bogota möchte besonders als fahrradfreundliche Stadt punkten und hat sich zum Ziel gesetzt zur weltweiten „Fahrrad-Hauptstadt“ zu werden. Diese Form der nachhaltigen Mobilität wird auch von der Interamerikanischen Entwicklungsbank unterstützt. Derzeit verfügt Bogota mit mehr als 500 km über das größte Netz an Fahrradwegen in Lateinamerika. Kolumbiens Hauptstadt zeichnet sich außerdem durch die sogenannte „Ciclovía“ aus: jeden Sonntag und Feiertag werden zwischen 7:00 und 14:00 Uhr die wichtigsten Straßen der Stadt für den Verkehr gesperrt und Fahrradfahrern und Fußgängern zur Verfügung gestellt. Die Stadtverwaltung arbeitet außerdem mit mehreren Projekten daran, die Nutzung des Fahrrades in der Bevölkerung zu bewerben, das Fahrrad als Alternative für die täglichen Pendlerwege zu fördern (auch in Zusammenarbeit mit dem Privatsektor), die Sicherheit für Radfahrer zu erhöhen und das Radwegnetz weiter auszubauen.

Derzeit ist die erste „Fahrrad-Autobahn“ der Stadt in Planung, die sogenannte **Ciclo Alameda del Medio Milenio** (Fahrrad-Promenade des halben Jahrtausends). Diese soll die Stadt auf einer Länge von über 25 km von Nord nach Süd durchqueren und 80 Mio. USD kosten. Die Ausschreibung soll noch 2020 stattfinden und die Fertigstellung ist für 2023 vorgesehen.

5 TRENDS UND CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN

Umfassende Investitionen in die nach wie vor mangelnde **Verkehrsinfrastruktur** versprechen sowohl im Zulieferbereich als auch im technischen Consultingbereich gute Geschäftschancen in Kolumbien für die kommenden Jahre. Oft fehlt es nämlich nicht nur am nötigen Kapital, sondern auch am **Know-how**. Da Kolumbiens Landschaft sehr bergig und hügelig ist, werden für diese Projekte zahlreiche Tunnel und Brücken nötig sein. Österreich selbst hat mit seinem wunderbar ausgebauten Straßen- und Tunnelnetz in diesem Bereich schon viel Erfahrung. Österreichische Firmen, die im **Tunnelbau** tätig sind, haben deshalb viele Möglichkeiten, sich in diese Projekte einzubringen. Laufend werden neue Projekte ausgeschrieben.

Auch in den Bereichen **Hafenausbau** und der **Schiffbarmachung** gibt es großes Investitionspotenzial, da es sich um riesige Projekte handelt. Alle diese Projekte im Bereich Infrastruktur sollen nachhaltig dazu beitragen, den Handel mit Kolumbien zu erleichtern. Derzeit hat Kolumbien noch mit extrem hohen Transportkosten innerhalb des Landes zu kämpfen. Durch großangelegte Projekte soll genau dieses Problem an der Wurzel gepackt werden.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt im Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel. Der Bau der **Metro in Bogota** soll nach jahrzehntelanger Planung nun endlich in die Tat umgesetzt werden. Neben der Metro sind aber auch noch elektrische Busse, Seilbahnen und Regionalzüge geplant. Auch hier könnten österreichische Firmen mit ihrer Expertise punkten. Von Interesse sind auch **interurbane Verkehrssysteme**.

Dazu gibt es Chancen im Bereich **Industrieausrüstung** und -zulieferung, für Maschinenbauer, bei Infrastrukturinvestitionen sowie im Energie- und Umweltsektor. Da auch der **Bausektor** an Schwung gewinnt, sind auch österreichische Problemlöser gefragt, die mit neuen Baustoffen, -systemen, etc. behilflich sein könnten. In verschiedensten Bereichen ist es möglich österreichisches Know-how einzubringen.

Im Bereich des **Technologietransfers** haben vor allem Projekte im Infrastrukturausbau großes Potenzial. In Anbetracht der geografischen Bedingungen des Landes birgt die Errichtung von Tunneln besonderes Zukunftspotenzial in dessen Zuge österreichisches Know-how gefragt ist. In der Branche besteht insgesamt Bedarf an Produkten und Dienstleistungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Das reicht von der Planung, dem Bau, der Sicherheit bis hin zur Beschilderung und Belüftung. Die private kolumbianische Industrie investiert und baut in vielen Bereichen aus und ist auf Know-How angewiesen.

Hier werden die Hauptchancen zusammengefasst:

Mobilität und Infrastruktur

- Straßenbau
- Tunnelbau
- Smart Mobility
- Verkehrsleitsysteme
- Hafenausbau
- Flughafenbau
- Eisenbahnbau
- Baumaschinen
- Seilbahnen
- Beratung und Consulting

Stadtentwicklung und Bauwirtschaft

- Nachhaltiges Bauen
- Baumaterialien
- Baumaschinen
- Gebäudetechnik und Gebäudeautomatisierung
- Smart City Initiativen

5.1 Öffentliche Auftragsvergabe

Im Infrastrukturbereich werden öffentliche Bauaufträge von der nationalen Infrastrukturagentur ANI (Agencia Nacional de Infraestructura, www.ani.gov.co) vergeben. Die ANI ist für Konzessionen im Straßenbau, im Schienenverkehr als auch für Häfen und Flughäfen verantwortlich. Für überregionale, staatlich finanzierte Straßeninfrastrukturprojekte ist das Invias (Instituto Nacional de Vías, www.invias.gov.co) zuständig. Die Vergabe von Projekten für den Ausbau von Flughäfen obliegt der nationalen Flugaufsichtsbehörde Aeronautica Civil (www.aerocivil.gov.co).

In Kolumbien sind, dank des Freihandelsabkommens, öffentliche Ausschreibungen für europäische Firmen und Investoren unter den gleichen Bedingungen zugänglich wie für lokale Unternehmen. Der öffentliche Sektor schreibt Projekte über die Plattform SECOP II (<https://www.colombiacompra.gov.co/secop-ii>) aus.

Voraussetzung für eine Bewerbung für öffentliche Projekte ist eine lokale Präsenz in Kolumbien, mindestens in Form eines Kontaktbüros. Die Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungen in Kolumbien ist durch diverse Vorschriften jedoch mit einem hohen, juristischen, technischen und administrativen Aufwand verbunden. In der Regel dauert ein öffentliches Ausschreibungsverfahren mindestens 4 Monate. Die Vernetzung mit lokalen Partnerunternehmen ist sicherlich ein entscheidender Vorteil.

5.2 Schritte in die Transparenz

Am 4. März 2019 unterzeichnete Präsident Iván Duque das Dekret, in dem die Verwendung von Musterdokumenten für die Einreichung, Prüfung und Kontrolle öffentlicher Ausschreibungen beschlossen wird, erfasst im Artikel 4 des Gesetzes 1882 von 2018. Mit diesem Schritt wird der Empfehlung der OECD, die Dokumente für die Vergabe öffentlicher Aufträge zu standardisieren, Folge geleistet.

Dieser neue Mechanismus soll die Anforderungen einer Ausschreibung vereinheitlichen, sodass diese nicht im Voraus einen einzigen Bieter bevorzugen. Damit soll eine der größten Ursachen von Korruption im Land bekämpft werden. Mit den standardisierten Dokumenten soll der öffentliche Kauf einfacher, agiler und sicherer werden. Darüber hinaus wird durch die Festlegung klarer Parameter eine transparentere Vertragsabwicklung mit festgelegten rechtlichen, technischen und qualitativen Kriterien sichergestellt.

Laut Verkehrsministerin Ángela María Orozco werden vor allem kleine und mittlere Unternehmen des Engineering Sektors des Landes von diesen Spezifikationen profitieren, diese hatten bereits grundlegende Standards für Vertragsabschlüsse gefordert. Die nationale Planungsabteilung (DNP) wies darauf hin, dass der Prozess unter Bevorzugung des Verkehrsinfrastruktursektors stufenweise ablaufen wird, aufgrund der Komplexität der Umsetzung der Standardspezifikationen.

5.3 Empfehlungen und kritische Erfolgsfaktoren

Allgemein empfiehlt sich die Marktbearbeitung über einen lokalen Vertreter. Dieser sollte in Kolumbien ansässig sein und die nationalen Kontakte und Geschäftsgebräuche kennen. Kolumbien weist vier Wirtschaftszentren auf: Bogotá, Medellín, Cali und Barranquilla. Daher sollte überprüft werden, ob der kolumbianische Geschäftspartner auch alle Zentren wirklich ausreichend bearbeiten kann. Wie in vielen südamerikanischen Märkten ist die Nähe zum (potentiellen) Kunden wichtig, um einerseits die Beziehung zu pflegen und Vertrauen aufzubauen, andererseits jedoch auch um frühzeitig an Informationen über Neu- und Ersatzinvestitionen zu kommen, die einen gewissen Wettbewerbsvorsprung darstellen. Die Betreuung des kolumbianischen Marktes von einem anderen Land aus - von Ausnahmen abgesehen - hat sich daher nicht bewährt.

Für den Erfolg am kolumbianischen Markt ist die persönliche Marktbearbeitung vor Ort unerlässlich. Ein lokaler Vertreter muss zu Beginn laufend betreut werden. Erste Produktpräsentationen sollten gemeinsam erfolgen. Branchenspezifische Vertreter sind schwer zu finden, die meisten Importeure sind in mehreren Branchen parallel tätig.

Der Trend zur Konzessionsvergabe bei großen Infrastrukturprojekten zwingt viele potentielle Konzessionsnehmer zum Lobbying vor Ort bzw. zum Sammeln von aktuellen Marktinfos, um rasch mit diesen –auch im

Vorfeld von Ausschreibungen- in Kontakt zu sein. Die persönliche Beziehung ist entscheidend für den Geschäftserfolg in Kolumbien. Dies führt dazu, dass oft kein Geschäft zustande kommt, wenn sich die Geschäftspartner nicht auf persönlicher Ebene sympathisch und vertraut sind. Kritik sollte nur vorsichtig und indirekt geäußert werden, da Kolumbianer zu einer positiven Grundhaltung tendieren und gerne über Dinge sprechen, die gut laufen. Bevor es an die Korrekturen geht, sollte geklärt werden, dass niemand Schuld hat, weil Kolumbianer ungern zugeben, dass sie etwas nicht wissen, können oder möchten.

Um in den kolumbianischen Markt einzusteigen, ist die Teilnahme an einer Messe bzw. Fachkongress zu empfehlen, um sich ein besseres Bild der Branche zu machen und erste persönliche Kontakte zu knüpfen. Eine Messe- bzw. Kongressteilnahme dient eher der Kontakt- und Imagepflege, weniger für unmittelbare Geschäftsabschlüsse. Unter wko.at/aussenwirtschaft/co finden Sie aktuelle News und auch Hinweise zu geplanten Veranstaltungen unseres AußenwirtschaftsCenters. Bogota verfügt über ein vollwertiges Messegelände und ist ein wichtiger Messestandort vor allem für die Andenregion und den angrenzenden Karibikraum. Zahlreiche Fachkongresse finden hingegen in der Karibikstadt Cartagena statt. Das AußenwirtschaftsCenter Bogota informiert Sie gerne über bevorstehende Messen und Kongresse Ihrer Branche.

Die Zahl der österreichischen Niederlassungen in Kolumbien nimmt stetig zu und hat bis Ende 2019 die Zahl 35 überschritten. Immer mehr Firmen wählen Kolumbien als Standort und Hub für Ihre Aktivitäten in Südamerika, vor allem für die Andenregion. Aber auch mit Unternehmensübernahmen und Aufkäufen haben österreichische Firmen in Kolumbien in den letzten Jahren Schlagzeilen gemacht.

6 WICHTIGE KONTAKTE

ANDI – Asociación Nacional De Empresarios De Colombia (Nationale Unternehmervereinigung)

Calle 73 # 8-13 Torre A
Bogotá, D.C. – Colombia
T +57 1 326 8500 – 2200
W <http://www.andi.com.co/>

ANI – Agencia Nacional de Infraestructura (Nationale Infrastrukturagentur)

Calle 26 # 59 - 51 Torre 3B Piso 2
Bogotá, D.C. – Colombia
T +57 1 379 1720
W <http://www.ani.gov.co/>

Camacol – Cámara Colombiana de la Construcción (Kolumbianische Baukammer)

Carrera 19 # 90-10 Piso 2-3
Bogota D.C. – Colombia
T +57 1 743 0265
W <https://camacol.co/>

Cámara Colombiana de la Infraestructura (Kolumbianische Infrastrukturkammer)

Avenida Calle 26 # 59-41/65
Bogotá, D.C. – Colombia
T +57 1 605 3030
W <http://www.infraestructura.org.co/>

CCCS – Consejo Colombiano de Construcción Sostenible (Kolumbianischer Verband für nachhaltiges Bauen)

Carrera 7 # 74-56
Edificio Corficaldas, Oficina 609
Bogotá D.C. – Colombia
T +57 1 743 0950
W <https://www.cccs.org.co/>

CCIT – Cámara Colombiana de Informática y Telecomunicaciones (Kolumbianische Informatik- und Telekomkammer)

Carrera 11A No. 93-67, Oficina 401
Bogotá D.C. – Colombia
T +57 1 756 3456
W <https://www.ccit.org.co/>

CINTEL – Centro de Investigación y Desarrollo en Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (IKT-

Forschungszentrum)
Cra 14 No. 99-33/55, Oficina 505
Bogotá D.C. – Colombia
T +57 1 640 4410
W <https://cintel.co/>

DANE – Departamento Administrativo Nacional de Estadística (Nationales Statistikamt)

Carrera 59 # 26-70
Bogotá, D.C. – Colombia
T +57 1 597 8300
W <http://www.dane.gov.co/>

IDU – Instituto de Desarrollo Urbano (Institut für Stadtentwicklung)

Calle 22 # 6-27
Bogotá, D.C. – Colombia
T +57 1 338 6660
W <https://www.idu.gov.co/>

INVIAS – Instituto Nacional de Vías (Nationales Institut für Verkehrswege)

Carrera 59 # 26-60

Bogotá, D.C. – Colombia

T +57 1 705 6000

W: <http://www.invias.gov.co/>**Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones** (IKT-Ministerium)

Edificio Murillo Toro Cra. 8a entre calles 12A y 12B

Bogotá, D.C. – Colombia

T +57 1 344 3460

W <https://www.mintic.gov.co/>**Ministerio de Transporte** (Transportministerium)

Avenida El Dorado entre Carreras 57 y 59

Bogotá, D.C. – Colombia

T +57 1 324 0800

W www.mintransporte.gov.co**SCI - Sociedad Colombiana de Ingenieros** (Kolumbianisches Ingenieurs-Gremium)

Carrera 4 No. 10 – 41

Bogotá D.C. – Colombia

T +57 1 5550520

W <https://sci.org.co/>**Abusaid Gómez y Asociados** (Vertrauensanwalt)

Calle 100 # 8A – 55 Torre C Oficina 207

Bogotá, D.C. – Colombia

Herr Jose Alejandro Abusaid

T +57 1 743 69 68

M +57 314 290 5025

E jose.abusaid@abusaidgomez.comW www.abusaidgomez.com**Grupo Cañon y Cañon** (Vertrauensanwalt)

Calle 99 # 7A-77 Of. 405

Bogotá D.C. – Colombia

Herr Carlos Cañon

T +57 1 691 8311

M +57 310 8013324

E acanon@canonycanon.comW <http://canonycanon.com/>**Díaz Consultores Gerenciales** (Unternehmensberatung)

Calle 106 # 45a – 57

Bogotá D.C. – Colombia

Herr William Ricardo Díaz

T +57 1 755 7210

E gerencia@diazconsultores.com.coW www.diazconsultores.com.co

AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER BOGOTA

Av. Calle 82 No. 10-33, Oficina 403

Bogota D.C., Kolumbien

T +57 1 317 5414

E bogota@wko.at

W wko.at/aussenwirtschaft/co

