

AUSSEN WIRTSCHAFT BRANCHENREPORT KOLUMBIEN

INFRASTRUKTUR & SCHIENENVERKEHR

VERKEHRSINFRASTRUKTUR
SCHIENENVERKEHR
AKTUELLE PROJEKTE
CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER BOGOTA
SEPTEMBER 2022

go international
= Bundesministerium
Arbeit und Wirtschaft 
AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA



Unser vollständiges Angebot zum Thema **Verkehrsinfrastruktur** sowie **Schieneverkehr** (Veranstaltungen, Publikationen, Schlagzeilen etc.) finden Sie unter <https://www.wko.at/aussenwirtschaft/verkehrsinfrastruktur-tiefbau> und <https://www.wko.at/service/aussenwirtschaft/schieneverkehr.html>.

Eine Information des

AußenwirtschaftsCenters Bogota

T +57 601 317 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 ist im Rahmen der Internationalisierungsoffensive **go-international**, einer gemeinsamen Initiative des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft und der Wirtschaftskammer Österreich, für WKO-Mitglieder kostenlos.

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 +57 601 317 5414
E bogota@wko.at , W wko.at/aussenwirtschaft/co

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	4
2	VERKEHRSINFRASTRUKTUR.....	5
2.1	Straßenbau	6
2.2	Flughäfen	11
2.3	Häfen und Schifffahrt.....	12
3	STÄDTISCHE VERKEHRSINFRASTRUKTUR	14
3.1	Bussysteme.....	14
3.2	Seilbahnen.....	15
3.3	Smart Mobility	15
4	SCHIENENVERKEHR.....	16
4.1	Gütertransport	16
4.2	Städtischer Nahverkehr	16
5	TRENDS UND CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN	19
5.1	Öffentliche Auftragsvergabe	19
5.2	Schritte in die Transparenz	20
5.3	Empfehlungen und kritische Erfolgsfaktoren.....	20
6	WICHTIGE KONTAKTE.....	21

1 EINLEITUNG

Kolumbien ist unter den Andenländern einer der industriell am meist entwickelten Staaten. Zu den 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. Umso wichtiger ist es, die städtische Infrastruktur so auszubauen, dass ein angemessener Lebensstandard sowie nachhaltige Entwicklung gewährleistet werden können.

Eine komplizierte Topografie 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.

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 Großteil der alten Bahnstrecken aus dem 19. und 20. Jh sind verfallen und nicht mehr nutzbar. Ein grundlegender Teil des Planes der Regierung zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur Kolumbiens ist, den Schienenverkehr wiederaufzunehmen und diesen auszudehnen, sowohl im intermodalen Gütertransport als auch im städtischen Nahverkehr.

In den nächsten Kapiteln finden Sie die folgenden Informationen:

- Wo steht Kolumbien in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur, städtische Verkehrsinfrastruktur und Schienenverkehr?
- Welche Projekte sind in diesen Bereichen geplant bzw. werden gerade realisiert?
- In welchen Bereichen gibt es Geschäftschancen für österreichische Unternehmen?

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 potenzielle 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 Topografie des Landes vorsehen, sowie die Integration mit Fluss- und Schienentransport.

Ende 2015 präsentierte das kolumbianische Verkehrsministerium den sogenannten **Masterplan für intermodalen Transport (Plan Maestro de Transporte Intermodal - PMTI) 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 PMTI wurde in zwei Module unterteilt: Das erste ist ein Infrastrukturplan für das Basis-Straßennetz und die sogenannten nationalen Integrationsrouten, die die reale Produktivität und den internationalen Handel des Landes steigern sollen und die 18 wichtigsten Stadtregionen, aus denen 85 % des BIP stammen, mit den Grenzgebieten und Häfen an der Karibik- und Pazifikküste verbinden. Das zweite Modul wird eine Roadmap sein, die öffentliche Politiken für Sektorregulierung, urbane Mobilität, Logistikmanagement nationaler Korridore, Schaffung eines Asset-Management-Systems in regionalen Verkehrsnetzen und Finanzierung von Alternativen zum Straßentransport umfasst. Ziel ist ein einheitliches und wettbewerbsfähiges Transport- und Logistiksystem ähnlich zu Mexiko oder Chile zu schaffen. Durch Ausbau und Verbesserungen der Straßenbedingungen sollen LKWs in bergigen Gebieten mit min. 60 km/h Geschwindigkeit fahren können und in flachem Gelände mit min. 80 km/h.

Der Masterplan sieht insgesamt 153 Projekte im Straßenbau (ca. 19.500 km) vor, daneben fünf Eisenbahnstrecken (ca. 1.600 km), die Schiffbarmachung von acht Flüssen (ca. 5.000 km), 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.

Auf den folgenden Landkarten sieht man die Projekte des PMTI grafisch dargestellt: Auf der linken Seite die existierenden Straßen (grün) und Flussverbindungen (blau) Kolumbiens mit Stand 2015, auf der rechten Seite die Projekte für Straßenbau (grün) und Flussverbindungen (blau) laut PMTI.



Abbildung 1 Existierendes Straßennetz (grün) und Flussverbindungen (blau), Stand 2015



Abbildung 2 Projekte für Straßenbau (grün) und Flussverbindungen (blau) laut PMTI

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

Zeitraum	2015 - 2025	2025 - 2035
Straßennetz	80,62	92,65
Flughäfen	15,73	1,13
Eisenbahn	4,10	6,00
Schiffahrtswege	3,58	3,38
Häfen, Kanäle	0,64	0,64
Insgesamt	104,67	103,80

Durch den PMTI sollen nicht nur die Transportkosten innerhalb Kolumbiens gesenkt werden und die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Landes gestärkt werden, sondern diese Infrastrukturprojekte sind auch notwendig für die Anbindung und Integration der abgeschiedenen Gebiete, wo Armut herrscht. Das soll zur Verringerung der Wohlstandsdifferenz zwischen den verschiedenen Regionen des Landes beitragen und sowohl den Binnenhandel als auch den Export ankurbeln. Ein weiterer Punkt ist die Überlastung der bestehenden Verkehrsnetze in den Ballungsgebieten, auch hier soll der PMTI Abhilfe schaffen, um die Stauzeiten in und um den Großstädten zu verkürzen.

2.1 Straßenbau

Kolumbiens Straßennetz beträgt ca. 205.000 km und ist in 3 Ebenen unterteilt: das primäre Straßennetz (9 %) beinhaltet die Hauptverkehrsstraßen und unterliegt der Zuständigkeit des Staates (Invias, ANI), das sekundäre Straßennetz (22 %) liegt in der Verantwortlichkeit der Departments und das tertiäre Straßennetz (69 %) wird hauptsächlich von den Gemeinden verwaltet, sowie teilweise vom Staat (Invias) oder den Departments. Die Straßenqualität ist in einem relativ schlechten Zustand und liegt im Ländervergleich des Global Competitiveness Report des World Economic Forum auf Platz 104 von 141 (Jahr 2019). Laut Schätzungen der Interamerikanischen Entwicklungsbank (IDB) waren 2014 nur ca. 7 % des kolumbianischen Straßennetzes asphaltiert.

Der Straßentransport ist sowohl für den Personen- als auch den Warenverkehr in Kolumbien extrem wichtig. Über 80 % der Güter werden per LKW transportiert und, wenn man die wichtigen Exportgüter Erdöl und Kohle ausschließt, werden sogar über 95 % der Güter auf der Straße transportiert.

Als Teil der über 150 Projekte des PMTI für Straßenbau und -renovierung, sollen im Basis-Straßennetz die 18 wichtigsten Städte des Landes besser untereinander und mit den Häfen an der Pazifik- und Atlantikküste sowie mit den Nachbarländern Ecuador und Venezuela verbunden werden. Hierzu sollen vier große Nord-Süd-Verbindungen (Troncales) entstehen. Dazu kommen acht große "Transversales" in Ost-West-Richtung sowie diverse Verbindungsstücke (Conexiones).

Wichtige Straßenbau-Projekte des PMTI

Troncales (Nord-Süd)	Streckenverlauf
Troncal de Occidente	Entlang des Cauca Fluss im Westen (Grenze Ecuador – Pasto – Cali – Pereira – Medellín – Atlantikküste)
Troncal Central	Entlang des Magdalena Fluss im Zentrum (Mocoa – Neiva – Girardot – Atlantikküste)
Troncal Oriental	Von Cucuta im Nord-Osten in die Landesmitte (Cúcuta, Grenze Venezuela – Bucaramanga – Tunja – Bogota)
Troncal Piedemonte	Amazonasgebiet und östliches Flachland im Süden (Grenze Ecuador – Mocoa – Florencia – San José del Guaviare – Villavicencio – Yopal – Arauca, Grenze Venezuela)
Transversales (Ost-West)	Streckenverlauf
Tumaco - Mocoa	Im Süden parallel zur Grenze Ecuadors (Tumaco – Pasto – Mocoa)
Buenaventura – Puerto Carreño	Vom Pazifikhafen Buenaventura bis zur Grenze Venezuelas (Buenaventura – Ibagué – Bogotá – Villavicencio – Puerto Gaitán - Puerto Carreño)
Puerto Araújo – Puerto Gaitán	Vom Magdalena Fluss ins östliche Flachland (Puerto Araújo – Tunja – Puerto Gaitán)
Medellín - Bucaramanga	Im Landesinneren (Medellín – Puerto Berrío – Bucaramanga)
Cúcuta - Montería	Im Norden (Cúcuta, Grenze Venezuela – Sincelejo – Montería)
San Juan del Cesar - Carmen de Bolívar	Im Norden (San Juan del Cesar – Valledupar – Carmen de Bolívar)
Maicao - Necoclí	Von der Grenze Venezuelas entlang der Atlantikküste (Maicao – Riohacha – Santa Marta – Barranquilla – Cartagena – Montería – Necoclí)
Bogotá – Medellín	Im Landesinneren (Bogotá – Puerto Salgar – Medellín)

Neben dem PMTI gibt es weitere wichtige Straßenbauprojekte im Rahmen des **Autobahnprogrammes 4G** (Vierte Generation). Das Programm 4G wurde als „ambitioniertestes Projekt zur Modernisierung der Infrastruktur in der Geschichte des Landes“ bezeichnet. Es umfasst mehr als 8.000 km Autobahnen und Investitionen von rund 50 Billionen COP (ca. 13 Mrd. USD). 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 im Bereich der Öffentlich-Privaten Partnerschaften (PPP) und Infrastruktur. Die 29 4G-Projekte wurden zwischen 2014 und 2017 als PPP vergeben und befinden sich derzeit zum Großteil in der Bauphase oder sind schon fertiggestellt.

Übersicht 4G-Projekte

Projekt	Beginn Konzession	Laufzeit (Jahre)	Status	Konzessionär
Girardot – Honda – Puerto Salgar	2014	25	2020 fertiggestellt, in Betrieb	Concesión Alto Magdalena S.A.S. (MHC Ingeniería, MECO Infraestructura S.A.S., Pavimentos Colombia S.A.S., Ingeniería de Vías)
Puerta De Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz Del Viso	2015	25	2021 fertiggestellt, in Betrieb	Concesionaria Vial Montes de María S.A.S. (Sacyr)
Cartagena – Barranquilla/ Circunvalar de la Prosperidad	2014	25	2021 fertiggestellt, in Betrieb	Concesión Costera Cartagena Barranquilla S.A.S. (Grupo ISA)

Conexión Pacífico 2	2014	25	2021 fertiggestellt, in Betrieb	Concesión La Pintada S.A.S (Odinsa, Construcciones El Condor)
Transversal del Sisga	2015	25	2022 fertiggestellt, in Betrieb	Transversal del Sisga S.A.S. (KMA Construcciones, Grupo Ortiz, Cofides)
Vías del Nus	2016	30	2021 fertiggestellt, in Betrieb	Concesión Vías del Nus – VINUS S.A.S (Mincivil, SP Ingenieros, Construcciones El Condor, EDL Ingenieros Consultores, Latinco)
Rumichaca – Pasto	2015	25	2022 fertiggestellt, in Betrieb	Unión del Sur SAS (Sacyr, Herdoíza Crespo Construcciones)
Neiva – Espinal – Girardot	2015	30	2022 fertiggestellt, in Betrieb	Autovía Neiva Girardot S.A.S (CSS Constructores S.A., Controladora de Operaciones de Infraestructura S.A., Alca Ingeniería)
Conexión Pacífico 3	2014	25	2022 fertiggestellt, in Betrieb	Concesión Pacífico Tres S.A.S. (Construcciones El Condor, MHC Ingeniería y Construcción de Obras Civiles, Constructora MECO)
Chirajara – Fundadores	2015	39	2022 fertiggestellt, in Betrieb	Concesionaria Vial Andina Covandina S.A.S. (Episol SAS, Concecol SAS)
Autopista al Mar 1	2015	25	2022 fertiggestellt, in Betrieb	Desarrollo Vial al Mar – Devimar (Sacyr, Strabag, Conccay)
Autopista al Mar 2	2015	25	2022 fertiggestellt, in Betrieb	Autopistas Urabá SAS (China Harbour Engineering Company, SP Ingenieros S.A.S, Pavimentar S.A, Sonacol S.A.S, Unidad de infraestructura y Construcciones Asociadas S.A.S, Termotécnica Coindustrial)
Antioquia - Bolívar	2015	34	In Bau, Teilstrecke in Betrieb	Concesión Ruta al Mar S.A.S. (Construcciones El Condor, Infra-red Infrastructure)
Autopista Conexión Norte	2014	25	In Bau, Fertigstellung 2023 erwartet	Autopistas del Nordeste S.A.S (KMA Construcciones, Ortiz Construcciones y Proyectos, Equipo Universal, Valorcon)
Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondo	2015	25	In Bau, Fertigstellung 2022 erwartet	Ruta del Cacao SAS (John Laing, Cintra/Ferrovial, Colpatria, Ashmore)
Perimetral del Oriente de Cundinamarca	2014	25	In Bau	Perimetral Oriental de Bogotá S.A.S (Shikun & Binui, InfraRed Capital)
Girardot - Ibagué - Cajamarca	2015	29	2022 fertiggestellt, in Betrieb	APP GICA (Constructora Colpatria, Mincivil, Termotécnica Coindustrial, Latinco, HB Estructuras Metálicas)
Conexión Pacífico 1	2014	25	In Bau	Concesionaria Vial del Pacífico, Covipacífico S.A.S (Prodepacífico, CFC-SK Covipacífico)
Accesos Norte (Bogota)	2017	25	In Bau	Accenorte S.A.S (Mincivil, Equipo Universal, Castro Tcherassi, Ofinsa Inversiones, Concesiones Colombianas SAS)

Pamplona – Cúcuta	2017	25	In Bau	Unión Vial Río Pamplonita (Sacyr)
Autopista al Río Magdalena 2	2014	25	In Bau	Autopista Río Magdalena, S.A.S. (Aleatica)
Villavicencio – Yopal	2015	25	In Bau	Concesionaria vial del Oriente, Co- vioriente (Concecol, Epiandes)
Bucaramanga – Pamplona	2016	25	In Bau	Autovía Bucaramanga Pamplona S.A.S (CSS Constructores)
Santana - Mocoa - Neiva	2015	29	In Bau	Ruta al Sur SAS (Rodovias Colombia, MC Victorias Tempranas)
Tercer Carril Bogotá - Girardot	2016	30	In Bau	VÍA 40 EXPRESS (Constructora Conconcreto, VINCI Highways)
Cambao – Manizales	2015	30	In Bau	Alternativas Viales S.A.S. (INCEIN, Coherpa Ingenieros Constructores, Mota-Engil, Gaico)
Malla Vial del Meta	2015	30	Bauvorbereitung	Concesión Vial de Los Llanos (Odinsa, Murcia Murcia S.A., Construcciones El Condor, Sarugo & CIA SNC)
Loboguerrero – Mulaló	2015	29	Bauvorbereitung	Concesionaria Nueva Vía al Mar S.A.S. – COVIMAR (Proyectos de Desarrollos Viales del Mar S.A.S., Estudios y Proyectos del Sol)
Popayán – Santander de Quilichao	2015	25	Bauvorbereitung	Nuevo Cauca (Carlos Alberto Solarte Solarte, Cass Constructores, H&H Ecuador, H&H seccional Colombia)

Besonders erwähnenswert ist das Projekt „Autopista al Mar 1“, das unter Beteiligung der österreichischen Strabag gebaut wurde. Die Konzession wurde 2015 an das Konsortium Devimar, das sich aus den Firmen Sacyr (Spanien), Strabag (Österreich) und Concaj (Kolumbien) zusammensetzt, vergeben. Das Projekt besteht aus insgesamt 181 km und verläuft von Medellín Richtung Norden. Es beinhaltet sowohl Renovierung und Verbesserung von bereits bestehenden Straßen als auch Neubau von zusätzlichen Fahrspuren und eine neue Tunnelröhre. Neben den Bauarbeiten ist das Konsortium auch für Betrieb und Instandhaltung der Autobahn bis 2040 verantwortlich. Das Projekt wurde im Mai 2022 fertiggestellt und eröffnet.

Insgesamt verzeichnet das 4G-Programm Mitte 2022 einen durchschnittlichen Baufortschritt von über 60 % und es wurden dadurch seit 2018 mehr als 100.000 neue Arbeitsplätze geschaffen. Die Bauarbeiten sind ein wichtiger Wirtschaftsmotor in den Regionen und bieten den Anwohnern neue Arbeitsmöglichkeiten. Außerdem werden die verschiedenen Städte und Regionen durch diese Projekte besser angebunden und die Straßen werden sicherer dank zusätzlicher Fahrspuren und verbesserter Straßenqualität. Bis Ende des Jahres 2022 sollen noch weitere Investitionen von 5,8 Milliarden Dollar getätigt werden, um sieben weitere Projekte zu finalisieren.

Während die 4G-Projekte noch am Laufen sind, steht schon das darauffolgende **5G-Infrastrukturprogramm** (5. Generation) in den Startlöchern. Erstmals sind dabei nicht nur Autobahnen vorgesehen, sondern es handelt sich um ein intermodales Programm, das Straßenbau, Schifffahrt, Eisenbahn und Flughäfen integriert. Bei den 5G-Projekten soll vor allem die finanzielle, soziale und ökologische Nachhaltigkeit im Vordergrund stehen. Insgesamt soll das 5G-Programm mit 26 Projekten in zwei Phasen ablaufen, mit einer Gesamtinvestition von ca. 50 Billionen COP (ca. 13 Mrd. USD). In der ersten 5G-Welle sind 14 Initiativen im Wert von 21,5 Billionen COP (ca. 5,6 Mrd. USD) vorgesehen: 7 Straßenprojekte, 2 Projekte für Schifffahrt, 1 Eisenbahnprojekt und 4 Projekte für Flughäfen. Darunter sind einige Projekte, die schon seit Jahren geplant sind und im 4G-Programm nicht realisiert werden konnten. Das erste 5G-Projekt wurde bereits im Mai 2021 vergeben und soll schon 2022 mit den Bauarbeiten starten. Die übrigen 5G-Projekte der ersten Welle sollen im Jahr 2021 und 2022 ausgeschrieben werden.

5G-Projekte der ersten Welle (Straßenbau)

Projekt	Status	Investition
Malla Vial del Valle del Cauca: Accesos Cali – Palmira	Vergabe 2021 erfolgt, Bauvorbereitung	1,2 Bio. COP
Accesos Norte II (Bogota)	Vergabe 2022 erfolgt, Baustart 2023 vorgesehen	1,3 Bio. COP
ALO Sur (Bogota)	Vergabe 2021 erfolgt, Baustart 2023 vorgesehen	700 Mrd. COP
Troncal del Magdalena 1 (ehem. Ruta del Sol 2): Puerto Salgar – Barrancabermeja	Vergabe 2022 erfolgt	2 Bio. COP
Troncal del Magdalena 2 (ehem. Ruta del Sol 2): Barrancabermeja – San Roque	Vergabe 2022 erfolgt	1,7 Bio. COP
Buga – Buenaventura	Vergabe 2022 erfolgt	2,3 Bio. COP
Santuario – Caño Alegre (Ruta del Agua)	Ausschreibung 2022 vorgesehen	3,1 Bio. COP

In der zweiten 5G-Welle sind 11 Projekte vorgesehen, davon 9 für Straßenbau und 2 für Schifffahrt. Diese Projekte befinden sich derzeit noch in der Planungsphase.

5G-Projekte der zweiten Welle (Straßenbau)

Projekt	Status
Fertigstellung Ruta del Sol 1 (Villeta – Guaduas)	In Planung
Calarcá – La Paila	In Planung
Popayán – Pasto	In Planung
Zipaquirá – Barbosa (Santander)	In Planung
Barbosa (Antioquia) – Bucaramanga	In Planung
Ocaña – Cúcuta	In Planung
Duitama – Pamplona	In Planung
Sogamoso – Aguazul	In Planung
Santuario – Caño Alegre	In Planung

Weitere wichtige Infrastrukturprojekte in Kolumbien:

Bereits lange erwartet wurde das **Tunnelprojekt „La Línea“**, 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) wurde das Projekt schließlich 2020 fertiggestellt und eröffnet (Konsortium La Línea: Conconcreto, CSS Constructores). Somit wird der Verkehr von Buenaventura Richtung Bogota durch den neuen zweispurigen Tunnel geleitet (2.500 m Seehöhe), während die Gegenrichtung auf einer zweispurigen Straße über die herkömmliche Bergroute verläuft (3.300 m Seehöhe). Der Bau einer zweiten Tunnelröhre, damit die Bergstraße für beide Richtungen vermieden werden kann, wird evaluiert, jedoch braucht es dafür hochrangige Experten, denn in der Zone befindet sich eine geologische Verwerfung, die als zweit-komplizierteste weltweit eingestuft ist.

Ein anderes Megaprojekt ist der **Tunnel „Guillermo Gaviria Echeverri (GGE)“**, oder auch „Toyo“ genannt, im Department Antioquia. Dieses Projekt ist das Verbindungsstück zwischen den 4G-Konzessionen „Autopista al Mar 1“ und „Autopista al Mar 2“ und soll Medellín mit der Zone Urabá an der Atlantikküste verbinden. Das Projekt ist in zwei Teile unterteilt, der erste Abschnitt von 18,2 km Länge (Cañasgordas – Giraldo) unterliegt der Zuständigkeit des Departments Antioquia und der Stadtverwaltung von Medellín, während für den zweiten Abschnitt von 19,4 km (Santa Fe de Antioquia – Giraldo) der Staat verantwortlich ist. Der erste Abschnitt

wurde 2015 an das Konsortium Antioquia al Mar (Estyma, FCC, CASS Constructores, Carlos Alberto Solarte Solarte) vergeben. Die Vergabe des zweiten Abschnittes erfolgte 2021 in zwei Teilen an die Firma Construcciones El Condor sowie das Konsortium Vías Colombia 061 (Hidalgo e Hidalgo). Insgesamt beinhaltet das Projekt im ersten Abschnitt 7 Tunnel und 16 Brücken sowie im zweiten Abschnitt 11 Tunnel und 13 Brücken. Der Haupttunnel GGE liegt im ersten Abschnitt und wird seit 2018 gebaut. Er soll mit 9,7 km Länge der bisher längste Straßentunnel Amerikas werden und verzeichnet mit Stand August 2022 einen Baufortschritt von knapp 85 %. Laut offiziellen Angaben soll die erste Phase dieses Megaprojekts mit Ende 2023 abgeschlossen sein. Die zweite Phase, für die der Staat zuständig ist, soll bis Ende 2024 fertiggestellt sein.

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 zunehmend eingeführt und internationale Firmen (inkl. österreichische Unternehmen) positionieren sich entsprechend.

2.2 Flughäfen

Der Flugverkehr ist neben dem Straßenverkehr der wichtigste Bestandteil der Mobilität von 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 Topografie 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 Luftweg 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 (pre-Covid). 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.

Im Jahr 2019 wurden 41,2 Millionen Passagiere in Kolumbiens Flughäfen verzeichnet, davon rund 27 Millionen Reisende auf nationalen Routen und ca. 14 Millionen international Reisende. Besonders die nationalen Flüge verzeichneten ein starkes Wachstum. In den letzten Jahren traten aber auch immer mehr internationale Fluglinien in den kolumbianischen Markt ein. Aktuell sind über 20 Fluglinien in Kolumbien aktiv, Tendenz steigend. Kolumbien positioniert sich so zunehmend als Hub zwischen Nord- und Südamerika sowie nach Europa. Aufgrund der Covid-19-Pandemie und des damit einhergehenden 5-monatigen Lockdowns (inkl. Flugverbot) reduzierte sich der Flugverkehr in Kolumbien im Jahr 2020 um über 60 %. Mit einer Erholung auf die Zahlen von 2019 wird in zwei bis vier Jahren gerechnet.

Beim Frachttransport spielt der Luftweg hingegen eine untergeordnete Rolle (nach Straße, Schiene und Fluss) und dieser wurde von der Pandemie auch kaum beeinträchtigt. 2019 wurden 808.000 Tonnen per Flugzeug transportiert (national und international) und im Jahr 2020 waren es mit 807.500 Tonnen nur unwesentlich weniger. Der wichtigste internationale Markt für Luftfracht ist Nordamerika. Der wichtigste Fracht-Flughafen Kolumbiens ist El Dorado in der Hauptstadt Bogota, wo jährlich ca. 700.000 Tonnen abgefertigt werden.

Kolumbien hat 71 Flughäfen, davon 16 internationale Flughäfen, 47 regionale und 8 nationale. Die Mehrheit der 71 kolumbianischen Flughäfen werden von der staatlichen Luftfahrtbehörde Aerocivil verwaltet, 17 davon sind allerdings konzessioniert und unterliegen der Infrastrukturagentur ANI und einige wenige werden direkt von den Gemeinden bzw. Departments verwaltet.

Konzessionierte Flughäfen

Flughafen	Stadt	Konzessionär
El Dorado	Bogota	Aerocivil, Opain S.A.
Alfonso Bonilla Aragón	Cali	Aerocali S.A.
Rafael Núñez	Cartagena	SACSA
Ernesto Cortissoz	Barranquilla	Grupo Aeroportuario del Caribe SAS
José María Córdova	Rionegro	Airplan SAS

Olaya Herrera	Medellín	Airplan SAS
Los Garzones	Montería	Airplan SAS
El Caraño	Quibdó	Airplan SAS
Antonio Roldán Betancourt	Carepa	Airplan SAS
Las Brujas	Corozal	Airplan SAS
Palonegro	Bucaramanga	Aerocivil, Aeropuertos de Oriente SAS
Simón Bolívar	Santa Marta	Aerocivil, Aeropuertos de Oriente SAS
Camilo Daza	Cúcuta	Aerocivil, Aeropuertos de Oriente SAS
Alfonso López Pumarejo	Valledupar	Aerocivil, Aeropuertos de Oriente SAS
Yariguies	Barrancabermeja	Aerocivil, Aeropuertos de Oriente SAS
Almirante Padilla	Riohacha	Aerocivil, Aeropuertos de Oriente SAS
Matecaña	Pereira	OPAM

Aerocivil investiert laufend in Instandhaltung, Ausbau und Modernisierung der Flughäfen. Unter der neuen Regierung von Gustavo Petro werden weitere Investitionen erwartet, um den Tourismussektor in den Regionen zu stärken. Außerdem sind in der ersten Welle des 5G-Infrastrukturprogramms vier Flughafen-Projekte vorgesehen, deren Ausschreibungen bis 2023 erfolgen sollen.

5G-Projekte der ersten Welle (Flughäfen)

Projekt	Status	Investition
Flughäfen im Südwesten (Buenaventura, Palmira und Neiva)	Ausschreibung 2022 vorgesehen	1,4 Bio. COP
Ausbau Flughafen von Cartagena (Rafael Nuñez)	Ausschreibung 2023 vorgesehen	470 Mrd. COP
Neuer Flughafen von Cartagena (Bayunca)	Ausschreibung 2023 vorgesehen	2,8 Bio. COP
Modernisierung Flughafen San Andres (Gustavo Rojas Pinilla)	Ausschreibung 2023 vorgesehen	300 Mrd. COP

Der **Flughafen El Dorado** in Bogota ist der Flughafen mit dem meisten Frachtverkehr in Lateinamerika und liegt an dritter Stelle in Lateinamerika beim Personenverkehr. Ziel ist, den Flughafen in Bogota 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.

2.3 Häfen und Schifffahrt

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 Logistikkreuz. Vor allem der Hafen Cartagena an der Atlantikküste sticht heraus. Durch Modernisierung und Ausbau entwickelte er sich zum größten Containerhafen und wichtigsten internationalen Warenumsschlagplatz 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 ge-

samte 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).

Außerdem wurde im aktuellen 5G-Infrastrukturprogramm, das erstmals intermodalen Transport miteinbezieht, auch ein Fokus auf Schifffahrt gelegt. In der ersten Welle wurden bereits zwei Projekte ausgeschrieben und in der zweiten Welle sind zwei weitere Hafen-Projekte geplant.

5G-Projekte der ersten Welle (Schifffahrt)

Projekt	Status	Investition
Schiffbarmachung Fluss Magdalena (Barrancabermeja – Bocas de Ceniza)	Ausschreibung 2022 erfolgt; keine Interessenten	1,5 Bio. COP
Umweltsanierung und Schiffbarmachung Canal del Dique	Ausschreibung 2022 erfolgt	3,1 Bio. COP

5G-Projekte der zweiten Welle (Schifffahrt)

Projekt	Status
Modernisierung Hafenterminal Puerto Antioquia (Turbo)	In Planung
Hafen-Ausbaggerung Buenaventura	In Planung

Der **Magdalena-Fluss** soll zukünftig als Transportweg für Güterschiffe zwischen dem Zentrum des Landes und der Atlantikküste dienen. Bislang wird Kolumbiens längster Fluss kaum für den Gütertransport genutzt, da er aufgrund niedriger Wasserstände nicht vollständig passierbar ist. Das 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, gab es 2022 eine neue Ausschreibung im Rahmen des 5G-Infrastrukturprogramms. Jedoch kam es seither noch zu keiner neuen Vergabe des Projekts, weil es keine Interessenten gab. 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 Vielseckhafen 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 Puerto Antioquia (Bahia Colombia de Urabá)**, entsteht derzeit an der Atlantikküste in Turbo mit einer Gesamtinvestition von 700 Mio. USD für den Hafen und angrenzende Infrastruktur. Der neue Hafen ist bereits in Konstruktion und soll 2025 fertiggestellt sein, um zukünftig jährlich 6,6 Mio. Tonnen zu 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 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 STÄDTISCHE VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Die städtischen Verkehrssysteme sind in Kolumbien im Allgemeinen veraltet und ineffizient. Investitionen für die **Modernisierung der Ampelsysteme** sind in zahlreichen Städten geplant bzw. in Durchführung. In Bogota und Cali wird das Ampelsystem derzeit, zum Teil mit österreichischer Technologie, modernisiert.

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 erfolgte 2022 die Vergabe des 5G-Projektes **Zufahrtsstraßen Bogota-Nord Phase 2**, 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 5G-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. Auch dieses Projekt wurde bereits im Jahr 2021 durch eine öffentliche Ausschreibung vergeben. Die Stadt Cali soll ebenfalls im Rahmen eines 5G-Projektes neue und erweiterte Zufahrtsstraßen bekommen.

3.1 Bussysteme

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 Großteiles verschrottet werden. Im Rahmen der Erneuerung und Verbesserung der Busflotten sollen bis Ende 2022 über 1.400 Elektrobusse in Bogota in Betrieb sein. Das entspricht der größten e-Busflotte weltweit außerhalb Chinas.

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. Der ehemalige Bürgermeister Peñalosa sprach sich für den TransMilenio-Bau aus und startete die Ausschreibung des Projektes, während die aktuelle Bürgermeisterin Lopez die Pläne änderte, um einen sogenannten ökologischen Korridor zu schaffen. Es war die Möglichkeit einer Straßenbahn im Gespräch, aber die aktuellen Pläne sehen eine eigene TransMilenio-Fahrspur für 100 % elektrische Busse vor, neben Schaffung mehr öffentlichen Raums, Grünflächen, Fahrradspuren und Gehsteigen. Die Ausschreibung soll Anfang 2023 erfolgen.

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 großteils oder gänzlich auf der Straße statt und Busse sind der Haupt- oder einziger Bestandteil des öffentlichen Stadtverkehrs. Einzig Medellin 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.

3.2 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 6 ins öffentliche Transportsystem integrierte Seilbahn-Linien und die Planung weiterer Linien, die auch Gemeinden in der Umgebung mit der Metropole verbinden sollen, stehen aktuell zur Diskussion. 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. Die Seilbahn San Cristobal befindet sich derzeit im Ausschreibungsprozess, die Vergabe ist noch für 2022 geplant.

3.3 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. Beispiele hierfür sind das intelligente Parksystem, das öffentliche Fahrrad-Verleihsystem sowie das intelligente Ampelsystem in Bogota. Auch automatisierte Mautzahl-Systeme sind auf den neuen 4G- und 5G-Autobahnen im Vormarsch.

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 Bau, die sogenannte **Ciclo Alameda del Medio Milenio** („Fahrrad-Promenade des halben Jahrtausends“). Diese soll die Stadt auf einer Länge von knapp 20 km von Nord nach Süd durchqueren und mit TransMilenio, der ersten Metro-Linie sowie der Regiotram verbunden werden. Die Fertigstellung ist für 2024 vorgesehen.

4 SCHIENENVERKEHR

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.

4.1 Gütertransport

Es gibt in Kolumbien rund 3.500 km Schienennetz, davon ist jedoch weniger als die Hälfte, ca. 1.100 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 demnächst ein Projekt im Rahmen des 5G-Programmes ausgeschrieben werden soll. Für den Personentransport gibt es nur zwei aktive Zugstrecken in Kolumbien: Bogota – Zipaquira (Tren de la Sabana) und La Dorada – Chiriguana.

5G-Projekte der ersten Welle (Schienenverkehr)

Projekt	Status	Investition
Modernisierung Zugstrecke La Dorada – Chiriguana	Ausschreibung 2022 vorgesehen	1,5 Bio. COP

Die Regierung konzentrierte 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. Der neue Präsident Gustavo Petro (seit Mitte 2022) hat im Wahlkampf stark auf das Thema Schienenverkehr gesetzt und große Projekte versprochen, wie zum Beispiel eine Zugverbindung zwischen der Pazifik- und Atlantikküste.

Ein weiteres Projekt, welches zur effizienteren Gestaltung des Güterverkehrs beitragen soll, ist der **Eisenbahntunnel „Ferropista“**, der zwischen Ibagué und Armenia auf einer Gesamtlänge von 55 km unter dem neuen Straßentunnel verlaufen soll (900-1.400 m Seehöhe). Dieser befindet sich ungefähr an der gleichen Stelle wie das Tunnelprojekt „La Linea“. Die Strecke ist in zwei Tunnel mit einer Länge von 44,2km und 8km unterteilt, welche zukünftig komplett automatisiert befahren werden. Die Investition für dieses Projekt wird mit 10,6 Bio. COP (ca. 2,7 Mrd. USD) beziffert. Das Projekt befindet sich derzeit noch in Machbarkeitsstudien. Der Eisenbahntunnel soll die Hafenstadt Buenaventura mit Bogotá und in weiterer Folge den wichtigsten Verkehrsrouten in den Norden und Süden des Landes verbinden. Dadurch könnte eine enorme Zeit- und Kostenersparnis sowie Effizienzsteigerung im Gütertransport erlangt werden. Die Zugstationen in Ibagué und Armenia sollen logistisch und kommerziell auf dem neuesten Stand sein, um eine möglichst effiziente Be- und Entladung der Transporter zu ermöglichen. Die aktuelle Fahrzeit von 4 Stunden soll durch den Eisenbahntunnel auf lediglich 70 Minuten verkürzt werden. Der Tunnel soll ab der Fertigstellung 2030 zu einer Reduktion der fossilen Brennstoffe sowie Umweltemissionen von 90 % beitragen und das Unfallrisiko zur Gänze reduzieren.

4.2 Städtischer Nahverkehr

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 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 1,9 Bio. COP (ca. 430 Mio. EUR) an eine chinesische Firma vergeben. Die ursprünglich geplante Inbetriebnahme mit Ende 2023 wird sich aufgrund der Pandemie verzögern. Jedoch haben die ersten Arbeiten in Bogotá mit Juni 2022 bereits begonnen und es wird mit einer Fertigstellung bis 2025 gerechnet. Das System wird schätzungsweise 140.000 Fahrgäste pro Tag befördern und soll mit mehreren Stationen des Integrierten Verkehrssystems (SITP) verbunden sein sowie über einen Knotenpunkt mit der ersten U-Bahn-Linie der Stadt verfügen, um die Mobilität zwischen der Stadt und den Gemeinden in Cundinamarca weiter zu verbessern.

Die nördliche S-Bahn (**Regiotram del Norte**) soll Bogota mit Chia, Cajica und Zipaquirá verbinden, teilweise auf dem bereits existierenden Schienennetz der Zugverbindung Bogota – Zipaquirá. Derzeit befindet sich das Projekt in der Studien- und Designphase. Die Strukturierung des neuen Transportweges soll bis Ende 2022 abgeschlossen sein. Die Regiotram Linie wird bei der Calle 26, in der Nähe des Einkaufszentrums Gran Estación, beginnen und über die Avenida 9 in den Norden zu den genannten Gemeinden verlaufen. Laut vorläufigen Angaben hat die Regiotram del Norte eine lineare Ausdehnung von 48 Kilometern und kann täglich rund 250.000 Fahrgäste befördern. Mit neun Stationen, wovon drei an das urbane Transmilenio System angebunden werden, sowie mit einer geplanten Anbindung an die Weststrecke „Regiotram de Occidente“, soll die Verbindung in den Norden ebenfalls zu einem integrierten Verkehrssystem beitragen. Weiter Pläne zeigen, dass die Strecke der nördlichen S-Bahn auch für den Güterverkehr genutzt werden könnte.

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. Die Regiotram del Sur befindet sich noch in den Anfängen der Studienphase.

Auch die anderen Großstädte Kolumbiens setzen zunehmend auf Schienenverkehr:

Medellin

Medellin verfügt bisher über die einzige U-Bahn des Landes, die bereits über 25 Jahre alt ist und somit Modernisierung und Erweiterung braucht. Das Liniennetz besteht derzeit aus 2 U-Bahnlinien, einer Straßenbahn, 5 Seilbahnen und diversen Buslinien. Aktuell befindet sich die dritte U-Bahnlinie „**Metro de la 80**“ (Linie E) im Ausschreibungsprozess, welche eine Investition von rund 3,6 Bio. COP (ca. 850 Mio. EUR) bedeutet und 2027 fertiggestellt sein soll. Die dritte Linie soll zukünftig die Station Aguacatala und Caribe im Westen der Stadt durch 17 Stationen, entlang der 13,25 km langen Strecke, miteinander verbinden. Es wird mit einer Transportkapazität von rund 180.000 Personen pro Tag gerechnet, wodurch die Erweiterung der U-Bahn zu dem wichtigsten Projekt der Stadt zählt. Das Projekt soll neben weiteren Vorhaben im urbanen Infrastrukturbereich ebenfalls zur Reduktion des CO₂ Ausstoßes in Medellin beitragen.

Ein weiteres wichtiges Transportprojekt der Stadt ist die „**Linea S**“, welche parallel zur derzeitigen U-Bahnlinie A von Medellin verkehren soll. Die Planungsphase ist derzeit im Gange und wird voraussichtlich in der zweiten Hälfte des Jahres 2023 abgeschlossen sein. Diese neue Metro-Linie wäre die erste Linie des Nahverkehrssystems, welche eine unterirdische Streckenführung hat. Die Linie S der Metro Medellín würde von der Gemeinde Sabaneta über Envigado, El Poblado, das Stadtzentrum bis Robledo, Gemeinde 6 und Bello verkehren. Dadurch möchte man eine Entlastung der Linie A erzielen, auf der durchschnittlich eine Million Fahrgäste pro Tag befördert werden. Erste Kostenschätzungen bestätigen, dass das Vorhaben insgesamt eine Investition in Höhe von 9,6 Millionen USD fordert. Dieser neue Massentransportkorridor zielt nicht nur auf die Erweiterung des Metrosystems ab, sondern auch auf die Konsolidierung Medellín als Ökostadt, die auf der Einfüh-

rung umweltfreundlicherer Technologien im öffentlichen Verkehr basiert und zur Verbesserung der Luftqualität und der Lebensqualität der Bürger der Metropolregion beiträgt. Die Initiative würde weitere Vorteile mit sich bringen, z. B. kürzere Fahrzeiten, weniger Verkehrsunfälle und eine bessere Anbindung der städtischen Zentren im Großraum.

Als drittes großes Bauvorhaben gilt der **Tren del Rio**, welcher als Nahverkehrszug für das Einzugsgebiet des Valle de Aburrá fungiert und in Zukunft die Verbindung der Stadt Medellín in den Norden bis Barbosa und Richtung Süden bis Caldas verbessern soll. Entlang dieser Strecke wird die Zugstrecke an sechs Stationen mit dem U-Bahnsystem der Stadt kreuzen, um einen integrierten Verkehrsfluss zu ermöglichen. Im August 2022 haben die internationalen Ausschreibungen für die erste Etappe dieses Megaprojekt im Wert von 4,88 Mrd. USD begonnen, welche eine Strecke von 46km umfasst und die Strecke zwischen La Aguacatala und Barbosa umfassen wird. Sobald dieser Prozess abgeschlossen ist, soll zwischen Januar und März 2023 der erste Spatenstich erfolgen. Nach der Fertigstellung des ersten Abschnitts soll die Streckenerweiterung um den zweiten Abschnitt Richtung Süden bis zur Gemeinde Caldas im Jahr 2028 beginnen.

Neben diesen zentralen Projekten der Region, führt der Projektträger Ferrocarril de Antioquia derzeit auch weitere Studien zu anderen Projekten durch, wie zum Beispiel dem „Grünen Zug“ (von Barbosa nach Puerto Berrío) sowie einer Zugstrecke nach Urabá (von Medellín nach Urabá), um den Betrieb der künftigen Häfen logistisch zu unterstützen. Unter anderem wird auch der Tren del Café für die Strecke La Felisa-La Pintada-Caldas evaluiert.

Cali

Auch Cali, die drittgrößte Stadt in Kolumbien, versucht in jüngerer Vergangenheit das öffentlich Verkehrssystem weiter auszubauen. Bis dato war die Stadt in erster Linie durch das Bus-Massentransportsystem MIO verbunden. Um den Verkehrsfluss zwischen Cali und den umliegenden Gemeinden Jamundí, Yumbo, Palmira und den Flughafen zu verbessern, ist seit einigen Jahren der Bau eines Schienenverkehr-Systems im Gespräch. Der **Tren de Cercanías** ist das wichtigste multimodale Infrastrukturprojekt der Region. Derzeit ist das Projekt in Machbarkeitsstudien, die bis Ende 2022 abgeschlossen sein sollen.

Karibikküste

Im Juli 2022 wurde das Projekt eines elektrischen Zugs vorgestellt, der sowohl Frachtgüter als auch Passagiere zwischen den Städten Cartagena, Baranquilla und Santa Marta, den drei wichtigsten Häfen der kolumbianischen Karibikküste, transportieren soll. Die Initiative **Tren del Caribe**, die seit mehreren Jahrzehnten in Kolumbien geplant ist, aber aufgrund der fehlenden Eisenbahninfrastruktur im Land nicht realisiert wurde, sieht zunächst Kosten in Höhe von 1,5 Milliarden USD vor, die sich in einer Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des nördlichen Teils Kolumbiens niederschlagen sollen. Das Projekt soll mit der derzeit im Norden Kolumbiens bestehenden Zugstrecke verbunden werden, die Kohle von den Minen in La Jagua (Departement Cesar, Nordosten) zum Hafen von Santa Marta transportiert, sowie mit der Atlantikbahn, die vom Zentrum des Landes aus geplant ist. Dabei wird versucht, die Nutzung des multimodalen Verkehrs zu fördern, um die Effizienz im Personenverkehr zu steigern und die viele Gemeinden in diesen Gebieten zu verbinden, die durch den Zug zu touristischen Zielen werden und eine größere soziale und wirtschaftliche Wirkung entfalten können.

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**.

Der **Schieneverkehr** soll in den kommenden Jahren in Kolumbien ein Revival erleben. Zahlreiche Projekte sowohl im städtischen Nahverkehr als auch im landesweiten Gütertransport sollen nun endlich wiederbelebt werden. Hier wird von Neubau von Schienensystemen über Modernisierung und Rollmaterial bis hin zu Kommunikationssystemen und Beratung alles benötigt.

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 Zukunftspotential 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:

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

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, wodurch ein lokaler Partner ein großer Vorteil ist. In der Regel dauert ein öffentliches Ausschreibungsverfahren mindestens 4 Monate.

5.2 Schritte in die Transparenz

2019 wurde das Dekret unterzeichnet, in dem die Verwendung von Musterdokumenten für die Einreichung, Prüfung und Kontrolle öffentlicher Ausschreibungen beschlossen wurde. Mit diesem Schritt wurde 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.

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 (potenziellen) 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 potenzielle 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.

6 WICHTIGE KONTAKTE

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

Calle 73 # 8-13 Torre A
Bogotá, D.C. – Colombia
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
W <http://www.ani.gov.co/>

Cámara Colombiana de la Infraestructura (Kolumbianische Infrastrukturkammer)

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

DANE – Departamento Administrativo Nacional de Estadística (Nationales Statistikamt)

Carrera 59 # 26-70
Bogotá, D.C. – Colombia
W <http://www.dane.gov.co/>

IDU – Instituto de Desarrollo Urbano (Institut für Stadtentwicklung in Bogota)

Calle 22 # 6-27
Bogotá, D.C. – Colombia
W <https://www.idu.gov.co/>

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

Carrera 59 # 26-60
Bogotá, D.C. – Colombia
W: <http://www.invias.gov.co/>

Ministerio de Transporte (Transportministerium)

Avenida El Dorado entre Carreras 57 y 59
Bogotá, D.C. – Colombia
W www.mintransporte.gov.co

SCI – Sociedad Colombiana de Ingenieros (Kolumbianisches Ingenieurs-Gremium)

Carrera 4 No. 10 – 41
Bogota D.C. – Colombia
W <https://sci.org.co/>

AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER BOGOTA

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

Bogota D.C., Kolumbien

T +57 601 317 5414

E bogota@wko.at

W wko.at/aussenwirtschaft/co

