

EL TREN PANAMERICANO

Ein Projekt der
Genossenschaft
AIFFLA



Vom Pantanal zum Pazifik,
dreimal über die Anden,
in einem Zug

Information Nr. 3

März 2006 – August 2006

PROJEKT „EL TREN PANAMERICANO“ AUF EIS GELEGT!

Werte Interessenten, Interessentinnen und Freunde dieses Projektes

In den vergangenen Monaten und Wochen haben sich zum grossen Teil unvorhersehbare Dinge, vor allem in Brasilien und Bolivien, ereignet, welche uns zwingen das Projekt „El Tren Panamericano“ bis auf weiteres ruhen zu lassen. Doch hier sollen die Geschehnisse detailliert geschildert werden.

Brasilien

Im April/Mai 2006 musste das Unternehmen Brasil Ferrovias BF, welchem auch der Betriebsteil Novoeste mit der Strecke Campo Grande – Corumbá angehört, den Konkurs anmelden. Dieser wurde vor allem durch die Divisionen Ferroban und Novoeste verursacht. Beide Betriebe wurden sehr vernachlässigt, stets zu Gunsten der neuen Ferronor und der Zubringerstrecke Santos – Santa Fé do Sul. Bei Novoeste kam erschwerend hinzu, dass diese Strecken (als erste 1996 in Brasilien privatisiert) stets durch die privaten Konzessionäre unzureichend unterhalten wurden, was schon ab Mitte 2005 zu merklich mehr Entgleisungen von Güterzügen führte. Zwar hat der Staat Mato Grosso do Sul, und teilweise auch die Bundesregierung, bereits einiges an Geld in diese Strecke investiert, doch es war nicht genug. Der 88 km lange Abschnitt Corumbá – Porto Esperança ist saniert, die Umfahrung um Campo Grande ist gebaut, doch von den übrigen rund 300 km zwischen Campo Grande und Corumbá sind erst punktuell einzelne Abschnitte saniert, so in der Gemeinde Miranda. Geradezu gehäuft kam es jedoch zu Entgleisungen im Bereich der Gemeinde Aquidauana, dies alles veranlasste die ANTT (Nationale Administration für Landtransport) für etwa 170 km dieser Strecke eine Dauerlangsamfahrstelle von 20 km/h einzurichten, auf 100 km ist der Transport von Passagieren überhaupt verboten worden.

Inzwischen hat das Unternehmen ALL/Delara (América Latina Logística) die Aktien von Brasil Ferrovias übernommen. Noch werden aber Novoeste, Ferroban (die ehemalige FEPASA) und Ferronor als separate Divisionen betrieben. Doch man kann guter Hoffnung sein, das ALL den Zustand der Strecken bald verbessern wird, denn das Unternehmen ist auf Wachstum im Güterverkehr angewiesen und unterhält seine übrigen Strecken in Brasilien auf einem guten Niveau. Im Bereich der vormaligen BF sind so viele Strecken technisch verkommen, das deren Aufarbeitung 2 bis 4 Jahre dauern kann. Es gibt Angaben von Seiten von ALL, das die Strecke Baurú – Campo Grande – Corumbá in der Periode Mitte 2007 bis Ende 2009 saniert werden soll. ALL ist überdies für die Nutzung ihrer Strecken durch Personenzüge recht aufgeschlossen; in Argentinien beteiligt sie sich sogar selber an einer Verbindung (Basavilbaso – Villaguay – Concordia), lässt jedoch andere Unternehmen auf allen Betriebsteilen Personenzüge betreiben, in Brasilien z.B. Curitiba – Paranaguá; Rio Pardo - Ramiz Galvão; Rio Natal – Rio

Negrinho usw.; in Argentinien Buenos Aires – Posadas und Buenos Aires - Junín.

Bolivien

In Bolivien liegt zur Zeit das grösste Problem für den Tren Panamericano; Bolivien ist aber auch das „Schlüsselnd“ des Projektes.

Die aktuelle Regierung unter Präsident Evo Morales steht unter grossem Druck „von unten“. Vor allem die früheren Beschäftigten der inzwischen privatisierten Betriebe haben das Land oder zumindest wichtige Orte bereits öfters stillgelegt, da sie in vielen Fällen gar keine oder nur unzureichende Abfindungen bekamen. Im Bahnbereich traf es mehrmals die Stadt Oruro, weshalb Ferrocarril Andino SA FCA bereits erwogen hat Machacamarca als End- und Ausgangspunkt der Züge auf der Strecke nach Villazón zu bestimmen. Vor wenigen Wochen kamen die ersten Meldungen wonach die Regierung in La Paz erwägt die Eisenbahn wieder zu verstaatlichen. Dies wäre ein sehr populärer Schritt in Bolivien, denn das FCA-Netz befindet sich mehrheitlich in den Händen der chilenischen Familie Luksic, bzw. deren Finanzgesellschaft Cruz Blanca. Wer die stets etwas gespannte Situation zwischen Bolivien und Chile kennt, kann sich ausmalen wie unpopulär dies ist. Die ersten Meldungen wiesen darauf hin, dass das Andennetz wieder verstaatlicht werden solle, wodurch Ferrocarril Oriental FCO, als potentieller Betreiber für den Tren Panamericano als Privatunternehmen erhalten geblieben wäre. Doch neueste Meldungen sagen aus, dass auch FCO ins Visier der Regierung genommen wurde und gemeinsam mit der FCA verstaatlicht werden sollte.

Da die neu zu gründende Staatsbahn verstärkt Personenverkehr betreiben will und muss, wird sie nicht umhin kommen, sämtliches Rollmaterial zu reaktivieren, denn die finanzielle Situation Boliviens erlaubt kaum die Anschaffung von neuem Rollmaterial. Die Rücknahme der Konzessionen wird die Regierung wahrscheinlich viel Geld kosten, denn die Konzessionäre beider Bahnen werden es der Regierung wahrscheinlich nicht einfach machen. Somit steht der Ferrobis vorläufig für den Panamericano nicht zur Verfügung.

Selbst das geplante Eisenbahnmuseum in Guaquí, dessen erster Spatenstich im April nicht stattfand, kommt nicht vom Fleck. Offiziell aus Umweltschutzgründen, doch mit grosser Wahrscheinlichkeit sind auch hier die Verstaatlichungsabsichten im Hintergrund. Leider werden aus Bolivien derzeit keinerlei Anfragen beantwortet.

Argentinien

Hier bestehen auch, wenngleich weniger grosse, Probleme. Das Meterspurnetz der Ferrocarril General Belgrano Cargas SA konnte nach dem „X-ten Anlauf“ der Regierung in Buenos Aires nicht privatisiert werden. Unter einer provisorischen Konzession tritt immer noch die Unión Ferroviaria UF (Eisenbahngewerkschaft) als Betreiber auf. Das US-

Bahnunternehmen Genesee & Wyoming, die brasilianische ALL/Delara, sowie Unternehmen wie Deheza, Cargill und Arcor haben sich bereit erklärt zusammen mit dem argentinischen Staat das Netz zu sanieren und wieder zu aktivieren. Diese neue Konstellation kann die Zulassung und die Streckenbenutzungsgebühren für einen privaten Zug noch sehr beeinflussen. Wann sich aber das neue Unternehmen definitiv etabliert hat weiss man nicht, auch wenn zur Zeit in Argentinien einiges unter grossem Zeitdruck abläuft, um das Land nicht noch einmal mangels funktionierenden Eisenbahnen in die Krise zu bringen.

Was die für den Tren Panamericano wichtigen Strecken betrifft, Pocitos – Embarcación – Pericó – Güemes – Salta – San Antonio de los Cobres – Socompa betrifft, bestehen keine grossen technischen Probleme. Pocitos – Güemes wurde vor wenigen Jahren saniert und wird im Güterverkehr genutzt. Seit Juli 2006 haben Sanierungsarbeiten an der Strecke Salta – San Antonio de los Cobres begonnen, dies um den „Tren a las Nubes“ ab Januar 2007 wieder in Betrieb zu nehmen. Diese Arbeiten werden teilweise sogar von der Provinz Salta getragen, da der Ausfall dieses Zuges seit Juli 2005 bereits grosse Verluste in der Tourismusbranche der Provinz verursachte. Dazu kommt, dass der wöchentlich verkehrende Zug mit Flüssiggas von Güemes nach Antofagasta ohne diese Sanierung der Strecke nicht mehr lange hätte verkehren können. Ab 2007 ist jedoch die ganze Socompa-Strecke wieder ohne Einschränkungen befahrbar.

Chile

Problemlos wäre der Betrieb des Tren Panamericano auf den von der FCAB (Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia) betriebenen Strecken von Socompa nach Antofagasta und Antofagasta – Ollagüe. Diese Strecke sind gut unterhalten und werden regelmässig von Güterzügen und zwischen Calama und der bolivianischen Grenze auch von einem gemischten Zug für Passagiere und Güter befahren.

Etwas anders sieht es bei der Strecke Arica – La Paz aus. Seit November 2005 ruht hier der Verkehr, da die vormalige Administradora del Ferrocarril Arica-La Paz bankrott ging. Schon zuvor wurden über fast 12 Monate keine Unterhaltsarbeiten durchgeführt. Dies führte zur Verlangsamung des Güterverkehrs, was zu einem weiteren Rückgang der ohnehin kleinen Transportmengen führte. Anfang 2006 wurde die Strecke auf dem chilenischen Abschnitt Arica – Visviri als „vorübergehend stillgelegt“ eingestuft. Zwar ist die chilenische Staatsbahn EFE Eigentümer der Strecke und der chilenisch-bolivianische Staatsvertrag von 1904 verpflichtet Chile zur permanenten Offenhaltung der Arica-La Paz Bahn, doch die EFE hat mit Billigung der Regierung die Investitionen in die Strecke (man spricht von maximal 6-7Mio. US\$ für die Streckensanierung) solange zurückgestellt, bis sich ein neuer Konzessionär findet, welcher bereit ist die Strecke zu betreiben. Ebenfalls eingestellt wurde durch diese Umstände der Touristenzug ab Arica. Dieser hätte alleine zu wenig Einnahmen für den Streckenunterhalt eingebracht. Ausserdem hat die Administradora Schulden in der Höhe von 1,4Mio. US\$ hinterlassen. Ende April wurden eine nicht einsatzfähige Lok, alte Schwellen und Schienen und weiteres, nicht mehr brauchbares Material veräussert, womit gerade mal 60Mio. chil. Pesos (rund 115'000 US\$) zusammengebracht wurden.

Allgemein

Diese Umstände haben sich in den vergangenen Wochen und Monaten immer mehr verschärft und besonders die Verstaatlichung in Bolivien war auf keinen Fall vorhersehbar. AIFFLA-Präsident Peter Lais meint dann auch, das es besser ist das Projekt jetzt zu stoppen, um nicht den Interessenten „irgendwelche heisse Luft“ zu verkaufen. **DAS PROJEKT IST JEDOCH NICHT AUFGEGBEN!** Die Lage wird laufend

beobachtet und sobald sich die neue Situation festigt wird von Seiten AIFFLA das Projekt wieder verfolgt.

Administratives

Die Adressliste der Interessenten für den Tren Panamericano wird erhalten. Wer sich unbedingt davon löschen lassen will, kann dies natürlich machen und mir dies mitteilen (**FAHRPLANCENTER**, S. Rachdi, Bahnhof, CH-6422 Steinen; Email: info@fahrplancenter.com). Ich beabsichtige trotzdem weiterhin etwa alle 6 bis 8 Monate einen kurzen Bericht zur Situation zu veröffentlichen und diese Informationen allen Interessenten und den Mitgliedern des FLB zukommen zu lassen. Ebenso werden diese Information, in verkürzter Form auch in den **FAHRPLANCENTER NEWS** erscheinen.

Ich bedaure sehr, Ihnen keine bessere Nachrichten übermitteln zu können und verbleibe

Mit freundlichen Grüssen
Samuel Rachdi

PR-Abteilung AIFFLA und FLB und FAHRPLANCENTER