

INDIEN

Investitionen gegen den Infarkt

China, Indien, Russland und Australien – die Zukunftsmärkte der Marke ŠKODA außerhalb Europas. Extratour stellt die Verkehrslage dort in einer Serie vor. Ihr zweiter Teil skizziert die Mobilität in Indien.



Wer Indien ein wenig verstehen will, der sollte sich nur einmal an eine befahrene Straßenkreuzung stellen. Das ist großes Kino. Mit Happy-End.

Von allen Seiten schieben sich Menschen und Fahrzeuge Richtung Kreuzung. Autofahrer drängen Rikschas an den Rand. Neben Bussen schieben Männer voll bepackte Sackkarren. In die Lücken stoßen Mopedfahrer. Fußgänger bahnen sich ihren Weg durch den Abgasdunst. Ein ums andere Mal verknoten sich Fahrzeuge und Menschen zu einem scheinbar unentwirrbaren Knäuel. Das Wirrwar löst sich jedoch stets wieder auf. Willkommen in Indien. Wer wird den gleich den Kopf verlieren?

Kann mit solch einer chaotischen Infrastruktur eine Volkswirtschaft funktionieren? Der Alltag beweist: Ja! Soll die Wirtschaft aber weiter wachsen, muss die Verkehrsinfrastruktur schnell ausgebaut werden. Da sind sich Politiker wie Unternehmer einig. Die boomende Wirtschaft braucht schnellere Verkehrswege. Auch die private Reiselust der Inder nimmt zu. Die Zahl der Autos ebenfalls. Die Mobilität im Land verändert sich rasant.

In ihrem Fünf-Jahres-Plan für die Jahre 2007 bis 2011 hatte die indische Regierung deshalb enorme Infrastruktur-Investitionen gerade in den Bau von Straßen und in den Schienenverkehr angekündigt. Das Land will in den nächsten zehn Jahren rund 1 938 Milliarden Euro in den Verkehrssektor investieren. Eine gewaltige Summe, und doch nur ein Viertel dessen, was Nachbar China in die Infrastruktur steckt.

Ausbaufähige Wasserwege

Indien verfügt über ein rund 14 000 Kilometer langes Netz aus schiffbaren Flüssen und Kanälen. Allerdings transportieren Binnenschiffe lediglich 0,15 Prozent des gesamten inländischen Frachtverkehrs. Zum Vergleich: In Bangladesch sind es 32 Prozent, in Deutschland knapp sechs Prozent. Es fehlt an modernen Schiffen, an modernen Navigations-

geräten, an Kränen und Lagerhallen.

Während die Binnenschifffahrt also ein Schattendasein führt, boomt der Warenverkehr über die Seehäfen. Wurden 2004 noch 519 Millionen Tonnen verschifft, waren es 2010 schon 877 Millionen Tonnen. Das Problem: 60 Prozent des wachsenden Containerverkehrs wird via Colombo in Sri Lanka verschickt. Das ist teuer und dauert länger. Die Regierung will deshalb die zwölf wichtigsten Häfen modernisieren. Das National Maritime Development Programm sieht Investitionen von acht Milliarden Euro vor.

Auch die 118 nationalen und elf internationalen staatlichen Flughäfen sollen ausgebaut, über sechs Milliarden dafür investiert werden. Schließlich steigen die Fluggastzahlen und das Frachtaufkommen jährlich um bis zu 20 Prozent. Das benötigte Kapital sollen auch private Investoren zuschießen. Die Regierung ist beispielsweise bereit, Flughäfen wie die in Delhi und Mumbai zu privatisieren.

Das Schienennetz der indischen Staatsbahn ist länger als 63 000 Kilometer. Jeden Tag reisen darauf 18 Millionen Passagiere, transportieren Güterzüge zwei Millionen Tonnen Fracht. Die indische Staatsbahn ist mit 1,4 Millionen Beschäftigten der größte Arbeitgeber der Welt. Und doch ist die Bahn kaum in der Lage, das wachsende Passagier- und Frachtaufkommen zu bewältigen. Die Regierung will deshalb das Schienennetz ausbauen, Strecken für Hochgeschwindigkeitszüge einrichten und Frachtkorridore für Cargo-Züge installieren. Die Frachtkorridore sollen die großen Städte mit den östlichen und westlichen Häfen verbinden. Dafür sollen bis 2014 rund 2700 Gleis-Kilometer verlegt werden, auf denen dann Züge mit bis zu 100 Güterwagen verkehren können. Die nötigen Investitionen für alle Bahnprojekte belaufen sich im elften Fünf-Jahres-Plan auf etwa 36 Milliarden Euro. Mehr als die Hälfte sollen private Investoren bereitstellen.

Risse im Straßennetz

Indiens Straßennetz hält ebenfalls ein paar Superlative bereit. Es umfasst 3,3 Millionen Kilometer. Über diese asphaltierten Straßen und Schotterpisten reisen 85 Prozent aller Passagiere, werden 60 Prozent des Frachtverkehrs abgewickelt. Die Qualität der meisten Straßen ist jedoch miserabel. Vier von zehn indischen Dörfern sind immer noch nicht mit einer asphaltierten Straße an dieses Netz angeschlossen. Die Bewohner können ihre Güter deshalb schlech-



ŠKODA Händler in Indien.

ter verkaufen. Die Armut in diesen Dörfern ist sehr viel größer als in Dörfern mit Verkehrsanbindung.

Autobahnen und Bundesstraßen sind häufig von minderer Qualität. Mit seinem National Highway Development Program baut Indien seine Autobahnen aus; zum Beispiel die als Goldenes Viereck bekannte Tangentiale zwischen Delhi, Mumbai, Chennai (Madras) und Kolkata. Sie wird derzeit auf vier beziehungsweise sechs Spuren erweitert. Im Nord-Süd- und Ost-West-Korridor soll der Verkehr künftig ebenfalls besser rollen. Ob die geplanten Investitionen ausreichen, um das jährlich bis zu 20 Prozent steigende Passagier- und Frachtaufkommen zu bewältigen, ist allerdings zweifelhaft. Schließlich wächst auch die Zahl von Bussen, Lastwagen und Autos.

Die steigenden Zahlen an Autos und Lastwagen und der schleppe Ausbau der Infrastruktur sorgen dafür, dass Indiens Verkehrs-



adern mehr und mehr verstopfen. Das gilt vor allem für die schnell wachsenden Städte. Das Durchschnittstempo dort sinkt, zuweilen auf sieben Stundenkilometer. Da ist mancher Fußgänger schneller.

Wege für Fußgänger oder Fahrräder, also fürs Gros der städtischen und ländlichen Mobilität, gibt es in Indien jedoch kaum. Städte- und Verkehrsplaner müssen auch ihnen, den schwächsten Verkehrsteilnehmern, mehr Bewegungsspielraum einräumen. Um den wachsenden Verkehr zu kanalisieren, investieren viele große Städte in den Ausbau seines öffentlichen Verkehrsnetzes. So entsteht unter Neu Delhi ein 65 Kilometer langes U-Bahn-Netz, das in der zweiten Phase auf 121 Kilometer verlängert werden soll. Andere Städte folgen diesem Beispiel. U- und Hochbahnen sind allerdings teuer. Sie zu bauen dauert lange. Schnellbussysteme sind sehr viel billiger und schneller zu verwirklichen, wie die Erfahrungen in Ahmedabad oder Pune zeigen.

Allen Anstrengungen zum Trotz: Indien wird noch sehr viel mehr in die Mobilität investieren müssen. Mehr Straßen, Schienen, Häfen und Busspuren allein reichen nicht aus. Visionen und Utopien sind gefragt. Die Mobilität der Zukunft entscheidet über die Lebensqualität der Menschen – gerade in den Städten.

ŠKODA IN INDIEN

Seit 2001 ist unsere Automarke in Indien präsent. Die Geschäftsleitung ŠKODA AUTO INDIA hat ihren Sitz in Mumbai. Produktionsstätten befinden sich in Aurangabad und Pune.

Im Jahr 2010 wurden in Indien 20 019 ŠKODA Fahrzeuge verkauft. Im Jahr 2009 waren es noch 14 535.

Produziert werden in Indien die Modelle Fabia, Octavia (in Indien heißt er Laura), Superb und Yeti.

Derzeit beliebtestes Modell bei den Indern: der Fabia.

Landesweit gibt es aktuell 80 Händler.