Basel–Singapur einfach, bitte

Die UNO plant und baut an einem eurasischen Schienen- und Strassennetz

CHRISTIAN MIHATSCH

Mit dem Projekt soll insbesondere der grenzüberschreitende Handel gefördert werden. Nach jahrzehntelangem Stillstand gibt es nun echte Fortschritte.

New York ist uns näher als Singapur. Dabei könnte man nach Singapur laufen, schliesslich teilen sich Europa und Asien eine einzige, riesige Insel: Eurasien. So verwundert es nicht, dass es schon lange die Idee gibt, diese Insel mit einem zusammenhängenden Strassen- und Schienennetz zu überziehen. Im 19. Jahrhundert erwogen die Engländer den Bau einer Eisenbahnlinie von Europa nach Singapur. Doch dann ging das Empire unter. Nach dem Zweiten Weltkrieg greifen die Vereinten Nationen diese Idee wieder auf. Der Kalte Krieg brachte das Vorhaben aber wieder zum Stillstand. Erst 1992 einigten sich schliesslich die Mitglieder der UNO-Wirtschafts- und Sozialkommission für Asien (Unescap) darauf, das Projekt wieder aufzunehmen.

Und nun gibt es auch echte Fortschritte zu vermelden: Demnächst wird das iranische mit dem pakistanischen Eisenbahnnetz verknüpft. Dann kommt man mit dem Zug auf der Südroute schon bis Bangladesch (siehe Kasten). Und auch der Strassenbau ist auf gutem Wege: Von den 140 500 Strassenkilometern, die zum Asian Highway gehören, erfüllen mittlerweile über 90 Prozent den minimalen Ausbaustandard (zweispurig und asphaltiert).

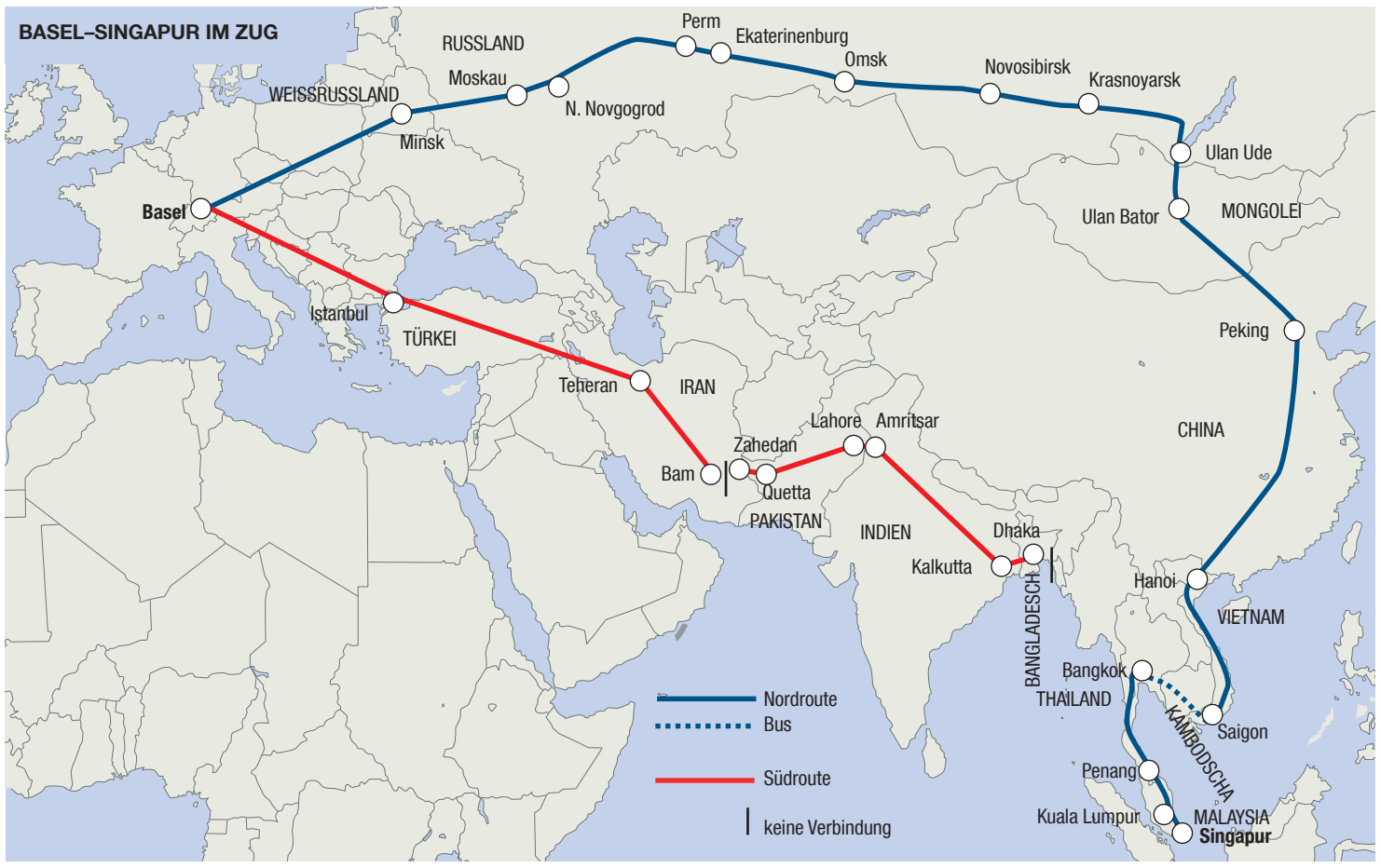
FINANZEN. «Wer Entwicklung will, muss Strassen bauen», sagt Barry Cable, der Chef der Transportabteilung von Unescap, und blättert in seinem Projektkatalog. Was darfs denn sein? Etwa 179 Kilometer Strasse in Buthan für 60 Millionen Dollar oder 360 Meter Brücke in Afghanistan für 40 Millionen? Insgesamt fehlen Cable noch 18 Milliarden Dollar für den Strassen- und 25 Milliarden für den Schienenbau. «Unsere Projekte haben eine Rendite von 15 Prozent», wirbt er. Hinzu kommen noch die schwer messbaren externen Effekte: Wenn die Städte im Inland wettbewerbsfähiger werden, reduziert sich zum Beispiel der Wanderungsdruck auf die grossen Städte an den Küsten.

Um das fehlende Geld zusammenzubekommen, hofft Cable im Moment auf die Konjunkturprogramme gegen die Wirtschaftskrise. So wollen etwa die Chinesen einen Grossteil ihres 400 Milliarden Dollar schweren Programms in die Infrastruktur investieren.

FORMULARE. Der Ausbau der Infrastruktur sei allerdings nur der erste Schritt, «der einfache Teil», sagt Cable. Damit sich grenzüberschreitender Handel entwickelt, müssten vor allem unzählige Vorschriften wie etwa Zollformalitäten angepasst werden. Und das sei oftmals erstaunlich langwierig. «Dabei kostet die Vereinheitlichung von Formularen noch nicht mal Geld», ärgert sich Cable. Hier zeige sich, dass nicht nur die Transport-, sondern auch die Handelssysteme der Länder auf Seehandel ausgerichtet sind. Handel über Landgrenzen hinweg sei oft sehr viel komplizierter.

TROCKENE HÄFEN. Um die im Seehandel etablierten Regeln auch für den Schienen- und Strassentransport nutzen zu können, sieht die Planung der Unescap ein Netz von sogenannten «dry ports» oder trockenen Häfen vor. Dies sind Umschlagsplätze, auf denen die gleichen Regeln wie in Häfen gelten, wie etwa im Basler Zollfreilager. Dort können Importeure ihre Waren umpacken, bevor sie sie in die Schweiz importieren und verzollen müssen. «Für Länder ohne Meerzugang wie Buthan oder Laos sind diese trockenen Häfen besonders wichtig», sagt Cable.

Küstenferne Regionen, die Handel über ihre Landesgrenzen hinweg betreiben, werden denn auch die Hauptnutzniesser des Asian Highway und des Trans-Asian-Railway-Projektes sein. Daneben erhoffen sich die Vereinten Nationen und die grossen Geldgeber wie die Weltbank vielerorts eine Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene. Aber letztlich geht es natürlich nicht nur um Formulare und Finanzen. Es geht um einen Traum – den Traum Marco Polos: China auf dem Landweg zu erreichen.



Lücken. Vor allem in Südostasien gibt es auf der südlichen Bahnroute zwischen Basel und Singapur noch Lücken. Grafik BaZ/Rebekka Heeb

Noch fehlen vor allem auf der Südroute einige Streckenabschnitte

PER BAHN. Um von Basel nach Singapur mit dem Zug zu fahren, gibt es zwei Möglichkeiten: die Nord- und die Südroute. Auf beiden Strecken fehlen aber noch ein paar Teilstücke. Auf der Nordroute fährt man erst nach Moskau und nimmt dann die Transsibirische Eisenbahn bis Peking. Von dort gehts weiter nach Vietnam bis Saigon (Ho-Chi-Minh City). Zwischen Saigon und der kambodschanischen Hauptstadt Phnom Penh fehlen dann etwa 387 Kilometer Schienen und man muss auf den Bus umsteigen. In Kambodscha gibt es dann wieder einen Zug, der aber nicht bis zur thailändischen Grenze führt. Hier fehlen auf der kambodschanischen Seite 48 und auf der thailändischen Seite sieben Kilometer. In einigen Jahren dürfte diese Lücke aber geschlossen sein. Einmal in Thailand angekommen, kommt man dann recht zügig über Malaysia nach Singapur.

UNRUHEN. Auf der Südroute kommt man weniger weit. Hier fährt man erst von Basel nach Istanbul. Jeden Mittwoch gibt es dann einen Zug von Istanbul nach Teheran. Von dort fährt man weiter nach Bam oder Kerman. Bis zur pakistanischen Grenze fehlen dann noch knapp 320 Kilometer. Im April soll dieses Teilstück aber angeblich fertiggestellt sein. Zwischen Zahedan und Quetta in Pakistan verkehrt dann immer am 3. und 17. jeden Monats ein gemischter Güter- und Personenzug.
Wegen der Unruhen in Belutschistan und der Taliban in Quetta besteht allerdings die Gefahr, dass auch dieser Zug eingestellt wird. Von Quetta kommt man dann über Lahore ins indische Amritsar. Ab dort geht die Reise dann auf dem hervorragend ausgebauten indischen Eisenbahnnetz weiter bis Kalkutta. Seit Neuestem kann man von dort auch wieder bis in die Hauptstadt Bangladeschs, Dhaka, weiterreisen.

KEINE VERBINDUNG. Die Strecke Kalkutta–Dhaka war 40 Jahre ausser Betrieb und wurde erst vor wenigen Monaten wieder in Betrieb genommen. Danach kommt man aber nicht mehr weiter. Weder von Indien noch von Bangladesch gibt es eine Verbindung nach Burma und westliche Ausländer sind in diesem Teil Burmas unerwünscht. So bleibt nur der Flug nach Bangkok und dann die Weiterreise nach Singapur. mic

Für Details der Routenplanung:
> www.seat61.com

nachrichten

Gipfeltreffen der Finanzminister

WASHINGTON. Die USA haben die Finanzminister der wichtigsten Industrie- und Schwellenländer nach Washington zu einem Gipfel am 24. April eingeladen. Zunächst soll es ein Treffen der G-7-Vertreter geben. Anschliessend soll die Runde um Russland und die zwölf wichtigsten Schwellenländer zur G-20 erweitert werden. Finanzminister Timothy Geithner werde Gastgeber beider Treffen sein, die den halbjährigen Sitzungen des Währungsfonds und der Weltbank vorausgehen. SDA

US-Regierung will Insolvenzplan

NEW YORK. Der um sein Überleben kämpfende Autokonzern General Motors (GM) könnte im Sommer zahlungsunfähig sein. Laut der «New York Times» hat die US-Regierung das Unternehmen angewiesen, einen Insolvenzantrag zum 1. Juni vorzubereiten. Ziel sei ein «chirurgischer Bankrott», bei dem GM in einen «guten» und einen «schlechten» Teil aufgespalten werde, berichtet die Zeitung. DPA

Microsoft will mit Yahoo kooperieren

NEW YORK. Der weltgrösste Software-Konzern Microsoft setzt im Wettlauf mit Google weiterhin auf eine Kooperation mit dem Internetkonzern Yahoo. Gemäss Medienberichten geht es um eine Partnerschaft bei der Internetsuche und Werbung. Yahoo-Chefin Carol Bartz und Microsoft-Chef Steve Ballmer hätten sich in der vergangenen Woche zu Gesprächen getroffen, berichteten das «Wall Street Journal» und die «Financial Times». SDA

Entwicklungsländer stärker betroffen

BERLIN. Die weltweite Wirtschaftskrise trifft die Entwicklungsländer nach Einschätzung der Vereinten Nationen weitaus härter als Industrieländer. Die Auswirkungen seien gravierend, sagte Heiner Flassbeck, Chefökonom der Welthandels- und Entwicklungskonferenz der Vereinten Nationen. Die Krise schlage durch auf die Einkommen, lasse die Arbeitslosigkeit ansteigen und verschlimmere die Armut erheblich. Sollte die Weltkonjunktur schwach bleiben, werde die Lage noch dramatischer. SDA

ANZEIGE

Angebot gültig für Mazda6, Kaufvertrag bis zum 30.4.2009. Nicht kumulierbar mit anderen Aktionen oder Flottenrabatt. *Mazda Credit Leasing: Anzahlung 25 % vom Katalogpreis, Laufzeit 48 Monate, 10'000 km/Jahr, Jahreszins nominal 4,9 %, effektiv 5,27 % (inkl. Mazda Ratenversicherung), Kaution gemäss Richtlinien der Mazda Credit. Obligatorische Vollkaskoversicherung nicht eingeschlossen. Alle Beträge inkl. 7,6 % MWST. Die Kreditvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt.

NEF AUTOMOBILE

4023 Basel-Dreispitz | Florenz-Strasse 1b, Telefon +41 61 385 70 70
4402 Frenkendorf | Rheinstrasse 121, Telefon +41 61 906 90 70

www.nefautomobile.ch

E652852 b759576