

Brasilien

Rascher Ausstieg

Dem größten alternativen Energieprogramm der Welt droht das Ende: Zuckerbarone bremsen die Herstellung von Alkoholtreibstoff.

Wer Alkohol hat“, texteten die staatlichen Werbeleute, „ist von niemandem abhängig.“ Mal zierte der Slogan der „Pro-Alkohol-Kampagne“ ein riesiges Porträt des Finsterlings Ajatollah Chomeini, mal war er unter Bildern der von heimtückischen Minen bedrohten Öltanker im Persischen Golf zu lesen.

Die Angstpropaganda rief zur Unterstützung eines alternativen Energieprogramms auf. Brasilien wollte beweisen, daß individueller Autoverkehr nicht für immer auf Benzin angewiesen ist. Milliarden-Subventionen hatten Zuckerrohranbauer, beträchtliche Steuernachlässe Autohersteller und Käufer gelockt. Mit Erfolg: Die Mehrheit der brasilianischen Autofahrer tankt inzwischen Zuckerrohralkohol. Über 90 Prozent aller 1988 verkauften Personenwagen waren mit Alkoholmotoren ausgerüstet.

Doch die versprochene Unabhängigkeit brachte die Schnaps-Umrüstung nicht. Seit Jahresbeginn fehlt in fast allen Landesteilen der neue Treibstoff.

Tankstellenpächter im südlichen Bundesstaat Rio Grande do Sul erhielten nur noch ein Drittel ihrer üblichen Liefermengen, entlang der 4041 Kilometer langen Küstenstraße zwischen der Gren-



Alkoholtanks einer Zuckerraffinerie: „Inzestuöses Verhältnis zur Staatskasse“

ze zu Uruguay und Salvador ist die Versorgungskette vielerorts unterbrochen. Geschäftsreisende und Urlauber müssen oft tagelang warten, ehe sie weiterfahren können. In den Metropolen São Paulo und Rio de Janeiro stehen vor jeder Zapfsäule lange Schlangen. In anderen Städten kann der Treibstoff nur noch in kleinen Mengen abgegeben werden.

„Nicht einmal in den finstersten Zeiten der Ölkrise von 1973“, erinnert sich der Ökonom Hugo Maria Ferreira aus São Paulo, „war bei uns der Sprit knapp.“ Wovon das Opec-Kartell nur träumen konnte, schafften ein paar Dutzend einheimische Plantagen- und Fa-

brikbesitzer in wenigen Jahren: Sie kontrollieren den Treibstoffmarkt des fünftgrößten Flächenstaats der Erde.

Fast über Nacht haben die Produzenten das Interesse am Alkoholtreibstoff verloren. Seit der Weltmarktpreis für Zucker wieder stark nach oben geklettert ist, exportieren sie ihren Süßstoff lieber nach Europa und in die Vereinigten Staaten.

Ohnmächtig müssen die Brasilianer zusehen, wie die mit Steuermilliarden hochgepöppelte Rohrzuckerindustrie alle Autofahrer zum Narren hält. „Wir brauchen den Staat nicht mehr“, sagt Aurino Vieira da Silva, Direktor der größten Zuckerraffinerie im Bundesstaat Alagoas, der Heimat des designierten Präsidenten Fernando Collor de Mello, „wir müssen allein mit den Risiken des Marktes kämpfen.“

„Die Alkoholbarone“, empört sich der linke Kongreßabgeordnete Roberto Freire, „leben wie Fürsten im Schutz des Staates.“ Seit Beginn des Alkoholprogramms 1975 betrugen die Regierungszuschüsse durchschnittlich 1,78 Milliarden Dollar pro Jahr – mehr, als selbst die Militärs zu Zeiten der Diktatur ihren Streitkräften zugebilligt hatten.

Die großzügige Förderung nutzte die Branche wie einen Selbstbedienungsladen. Verteilung und Kontrolle der Gelder und Zuschüsse unterstanden ausgerechnet dem Instituto do Açúcar e do Alcool (IAA) in Rio de Janeiro, das seit seiner Gründung fest in der Hand der Produzenten ist. Ihr „inzestuöses Verhältnis zur Staatskasse“, so das Nachrichtenmagazin *Veja*, erleichterte den Plantagenbesitzern umfangreiche Betrugereien.

Hoch subventionierte Destillieranlagen existierten nur auf dem Papier, billige



Tankstelle für Alkoholtreibstoff: „Von niemandem abhängig“

Kredite wurden nie zurückbezahlt. Allein die fünf größten Alkoholfabrikannten sollen neun Milliarden Dollar veruntreut haben, mußten sich dafür aber bis heute nicht vor Gericht verantworten.

Seit 1984 entließ die Regierung sechs IAA-Chefs hintereinander wegen „irregulärer Vorfälle“. Alle Ermittlungen können diesem „Symbol für straffreie Korruption“, wie die Tageszeitung *Folha de São Paulo* das IAA charakterisiert, nichts anhaben: Noch keine der bei jedem Führungswechsel eingesetzten Prüfungskommissionen hat bislang einen Untersuchungsbericht vorgelegt.

Die Skandalwelle hat das Selbstbewußtsein der Zuckerindustriellen keineswegs geschwächt. Unbeirrt fordern sie einen 50prozentigen Preisaufschlag für Zuckerrohralkohol. Erst dann wollen sie Brasiliens Autofahrer wieder mit ausreichend Treibstoff versorgen.

So verstärken sich die grundsätzlichen Bedenken gegenüber dem einst bejubelten Alkoholprogramm. Weil zur Unterstützung der Treibstoffproduktion aus Zucker die Preise für Benzin und Öl künstlich hoch gehalten werden, sieht der brasilianische Autofabrikant João do Amaral Gurgel im Energiesektor „einen der Hauptfaktoren der hohen Inflation“ von über 1700 Prozent im vergangenen Jahr.

Da Alkoholaautos außerdem bis zu 50 Prozent mehr Treibstoff verbrauchen, hätte sich die Umrüstung nur dann gerechnet, wenn Erdöl tatsächlich soviel teurer geworden wäre, wie das manche Experten nach dem Ölschock in den siebziger Jahren erwartet hatten.

Für einen möglichst raschen Alkoholausstieg plädiert inzwischen auch die Washingtoner Weltbank, die dem alternativen Energieprojekt noch 1980 einen 300-Millionen-Dollar-Kredit gewährt hatte. Das Programm, so das selbstkritische Urteil der einstigen Geldgeber, habe Brasiliens Rekordverschuldung zusätzlich in die Höhe getrieben und „die Konzentration des kultivierbaren Landes in wenigen Händen gefördert“. Riesige Zuckerrohrplantagen verschlingen heute etwa im Bundesstaat São Paulo ein Drittel der Böden, unzählige kleine Pflanzler, die früher Kaffee, Reis und Bohnen anbauten, wurden vertrieben.

Am nachhaltigsten haben den Alkoholproduzenten die Erfolge der staatlichen Erdölgesellschaft Petrobrás zugezogen. „Ironischerweise produzierte Brasilien 1988 als Nebenprodukt der Propangas- und Dieselherstellung 20 Prozent mehr Benzin als Alkoholtreibstoff“, schreibt *Veja*. Die Hälfte davon stammt schon aus eigener Förderung, muß aber zu Dumpingpreisen ins Ausland verschifft werden.

„Vielleicht brauchen wir doch bald wieder mehr Benzinautos“, überlegte

schon im Vorjahr Energieminister Vicente Fialho, Brasiliens Autofahrer haben den Wink verstanden. Immer mehr lassen ihr Fahrzeug benzintauglich umrüsten – und müssen dafür bis zu 20 Prozent des Kaufpreises zahlen.

„Die Rückkehr zum Benzin wird ein großes Geschäft“, freuen sich Unternehmer wie Mauro Lambertucci in Belo Horizonte. Er muß es wissen: Seine ersten Millionen hatte er mit der Umstellung der Automotoren von Benzin auf Alkohol verdient.

Tourismus

Hungriger Geier

Das indische Goa, neues Urlaubsdorado der Deutschen, wehrt sich gegen seine Gäste.

Auf den ersten Blick ist das Urlaubsparadies Goa an der indischen Westküste paradiesischer als andere: Besucher wie Besuchte scheinen aneinander Freude zu haben.

100 000 Touristen aus dem weißen Westen kommen diese Saison und lassen sich, nackt oder halbnackt, an den palmenbewedelten Feinsandstränden hummerrot bis schokoladenbraun rösten. Derweil reisen – nicht zuletzt ihrer wegen – 900 000 Inder an, um mit halb niedergeschlagenen Augen, aber stets knipsbereiten Kameras, würdig wie die Kraniche an den Exoten vorbeizufließen.

Doch die friedliche Symbiose täuscht. Unter den eigentlichen Gastgeber, den

1,3 Millionen Goanern, wächst die Feindseligkeit gegen den unsanften Charter-Tourismus.

Schon vor zwei Jahren wurden Passagiere der Lufthansa-Tochter Condor auf dem Goa-Flughafen Dabolim mit Morgengaben aus Kuhdung und faulem Fisch begrüßt. Im vorigen November, zu Saisonbeginn, konnten sie auf einem vierseitigen, in bestem Deutsch abgefaßten Flugblatt lesen: „So, du bist also wiedergekommen, Condor, du großer hungriger Geier und bössartiger Raubvogel.“

Hinter der Aktion steht die rührigste von mehreren Anti-Tourismus-Bürgerinitiativen, die „Jagut Goenkaranchi Fauz“ (JGF), die „Armee der wachsam Goaner“ unter Führung des Professors Sergio Cavalho.

„Wir haben nichts gegen die Deutschen“, beteuert Cavalho. Dennoch sind die vorrangig angesprochen, weil sie zwei Drittel der Auslandstouristen stellen und eben das erwarten, was nach Ansicht des Professors Lebensgrundlage und Lebensgefühl in Goa zerstört: Fünf-Sterne-Tourismus.

Bis zum Ende seiner 450 Jahre währenden portugiesischen Kolonialzeit im Jahr 1961 war das 3702 Quadratkilometer große Idyll mit seinen alten Kirchen, mit seiner 105 Kilometer langen Traumküste, zwei Drittel davon Strand, ein Geheimtip ausgefuchster Globetrotter.

Doch dann, gleich in den Sechzigern, kam die Welt-Internationale der Aussteiger und Hippies, baute sich in Fischerhütten und alten Häusern ihr drogenbeflügeltes Shangri-La. Es folgten Freaks aller Arten, bis Mitte der Siebziger die Turnschuhgeneration und in den Achtzigern die Yuppies die von der Hei-



Europäische, indische Touristen in Goa: Morgengaben aus faulem Fisch