

Tansania erhält Milliarden-Dollar-Zusage für weitere Eisenbahnstrecke 11.10.2018

Finanzierung stärkt das Selbstbewusstsein des Landes / Von Martin Böll

Nairobi (GTAI) - Der Bau eines weiteren Abschnitts einer Bahnstrecke in Tansania ist beschlossen. Und möglicherweise ein entscheidender Vorteil im Wettbewerb mit Kenia um lukrative Transitgeschäfte.

Für Tansania ist das ein großer wirtschaftlicher Erfolg: Die britische Standard Chartered Bank hat Gelder in Höhe von 1,46 Milliarden US-Dollar (US\$) zugesagt. Nun ist das Land seinem Ziel, eine moderne und leistungsfähige Transitverbindung zwischen seinem Seehafen Dar es Salaam und den Ländern Ruanda, Burundi, Uganda, dem Osten der Demokratischen Republik Kongo und Südsudan zu schaffen, einen entscheidenden Schritt näher gekommen.

Schon im Frühjahr 2018 hatte der tansanische Staatspräsident John Magufuli den Grundstein für die zweite, 336 Kilometer lange Strecke der neuen "Mittelgeschwindigkeits"-Normalspureisenbahn gelegt. Zusammen mit einem neuen Trockenhafen verspricht sich Magufuli von der Investition eine wirtschaftliche Belebung im Umkreis der Bahnstrecke.

Der Auftrag für den zweiten Streckenabschnitt war im Oktober 2017 an die türkische Yapi Merkezi Insaat VE Sanayi AS gegangen. Den Auftrag für die erste, auf 1,2 Milliarden US\$ veranschlagte Phase hatte zuvor im Februar 2017 ein Konsortium der portugiesischen Mota-Engil Engenharia e Construção África und Yapi Merkezi bekommen. Finanzgeber für die erste Phase ist die Turkey Exim Bank. Die Höchstgeschwindigkeit der elektrifizierten Bahn wird mit 160 Kilometer pro Stunde für Passagier- und 120 Kilometer pro Stunde für Frachtzüge angegeben. Die ersten 7.100 Tonnen Schienen lieferte Japan.

Aufwertung für das verschlafene Dodoma

Der erste Streckenabschnitt verläuft auf einer Strecke von 207 Kilometern von der Hafenstadt Dar es Salaam nach Westen zur Stadt Morogoro und soll im November 2019 fertiggestellt sein. Der zweite Streckenabschnitt führt dann über 336 Kilometer weiter bis nach Makutupora, 20 Kilometer nördlich der formalen tansanischen Hauptstadt Dodoma gelegen. Die neue Bahn ersetzt eine Schmalspureisenbahnstrecke, die noch zu Zeiten der deutschen Kolonie Deutsch-Ostafrika gebaut worden war.

Auftraggeber für die neue Bahn ist die staatliche Reli Assets Holding Company (RAHCO). Nach Einschätzung von Masanja Kadogosa, geschäftsführender RAHCO-Direktor, soll der zweite Streckenabschnitt schon im September 2020 eingeweiht werden können. Dann soll es acht Passagierbahnhöfe und sechs Frachtstationen geben.

Die beiden bislang finanzierten Streckenabschnitte sind Teil eines Fünf-Phasen-Plans, in dessen Rahmen die Bahn innerhalb Tansanias bis nach Isaka im Nordwesten geführt wird und von dort dann weiter über die Grenze nach Ruanda und Burundi. Eine zweite Strecke geht zum Binnenhafen Mwanza, von dem aus dann Uganda erst einmal per Schiff erreicht werden kann, bevor weitere Eisenbahnstrecken direkt nach Uganda führen.

Weitere Finanzgeber gesucht

Im Rahmen seines Staatshaushalts für 2018/19 (Juli bis Juni) hat Tansania 700 Millionen US\$ für Investitionen in seine Normalspureisenbahn eingestellt. "Wir suchen derzeit nach weiteren Finanzierungen von unseren Part-

TANSANIA ERHÄLT MILLIARDEN-DOLLAR-ZUSAGE FÜR WEITERE EISENBAHNSTRECKE

nen, um den kontinuierlichen Ausbau der Eisenbahn bis zur Grenze nach Ruanda sicherzustellen", sagt der tansanische Finanzminister Philip Mpango.

Ruanda und Tansania beraten dem Vernehmen nach weiter, wie die ruandische Hauptstadt Kigali am besten an die Strecke angeschlossen werden kann. Ruanda drängt darauf, dass die Bahn deutlich schneller sein soll, als andere Strecken in Ostafrika. Die vorliegenden Durchführbarkeitsstudien für den Kigali-Anschluss waren auf der Basis von langsamen Diesel-Lokomotiven erstellt worden und sollten nun entsprechend aktualisiert werden, fordert der ruandische Transportminister Jean de Dieu Uwihanganye. Zum Vergleich: Die neue kenianische Eisenbahn zwischen Mombasa und Nairobi ist nicht elektrifiziert und schafft 110 Kilometer pro Stunde im Passagier- und 80 Kilometer pro Stunde im Frachtverkehr. Die äthiopische Bahn zwischen Dschibuti und Addis Abeba ist elektrifiziert und schafft 120 Kilometer pro Stunde im Passagier- und 100 Kilometer pro Stunde im Frachtverkehr.

Moderne Eisenbahn gilt als Statussymbol

Kigali und Dar es Salaam wollen den Bau der Isaka-Kigali-Bahn auf Grundlage einer neuen Designstudie ausschreiben. Eine offene Ausschreibung gilt als Voraussetzung für eine westliche Finanzierung. Nach der ursprünglichen Durchführbarkeitsstudie sollte die Strecke von Isaka nach Kigali 2,5 Milliarden US\$ kosten, wovon Tansania 1,3 Milliarden US\$ übernehmen wollte. Eine elektrifizierte und auf höhere Geschwindigkeiten ausgelegte Bahn dürfte nun deutlich teurer werden.

Eine moderne Eisenbahn ist zum nationalen Statussymbol in Ostafrika geworden. Bislang hat Äthiopien die Nase vorne, dessen Frachtzüge für die 756 Kilometer lange elektrifizierte und 4 Milliarden US\$ teure Strecke zwischen Addis Abeba und Dschibuti 13 Stunden brauchen. Nach den Vorstellungen aus Kigali sollte der Transport auf der 1.320 Kilometer langen Strecke zwischen der ruandischen Hauptstadt und Dar es Salaam nun aber keine Minute länger dauern - ein ambitioniertes Ziel.

Finanzierung gut für das Selbstbewusstsein

Für Tansania ist die jüngste Finanzierungszusage derweil nicht nur ein wirtschaftlicher Erfolg sondern auch ein Mega-Booster für das Selbstbewusstsein des Landes. Während China eine weitere Finanzierung der kenianischen Eisenbahn für die Strecke Naivasha - Kisumu wegen Zweifeln an der Wirtschaftlichkeit - und wohl auch an der Bonität Kenias - (vorübergehend?) gestoppt hat, kann Tansania weiterbauen. Zudem kann Tansania darauf hoffen, eines Tages die im Westen und Nordwesten gelegenen Nachbarländer an die Schiene anbinden und Kenia das lukrative Transitgeschäft abspenstig machen zu können. Dabei zeigt sich Ruanda als verlässlicher Partner, der seinerseits aufs Tempo drückt.

Zwischen den Stühlen sitzt derweil Uganda, das eine Zugsbindung durch Kenia favorisiert und gehofft hatte, schon bald mit dem Bau einer Bahnstrecke von der kenianischen Grenze bis in die Hauptstadt Kampala beginnen zu können. Dabei spielt der Wunschpartner, die Chinesen, allerdings nicht mit und hat den ugandischen Staatschef auf dem letzten Afrikagipfel in China kalt abblitzen lassen. Nun bleibt Uganda erst einmal nichts anderes übrig, als seine alte Schmalspurbahn, die man jahrzehntelang zugunsten des Straßentransports vernachlässigt hatte, wieder flott zu machen.

Aus deutscher Sicht ist es zu begrüßen, dass die tansanischen Eisenbahnaufträge bislang an portugiesische und türkische und nicht an chinesische Unternehmen gegangen sind. Damit steigen auch die Beteiligungs- und Zulieferchancen für deutsche Firmen. Zudem haben die beiden Staatschefs von Tansania und Ruanda die Bekämpfung der Korruption zum gemeinsamen Ziel erklärt.

TANSANIA ERHÄLT MILLIARDEN-DOLLAR-ZUSAGE FÜR WEITERE EISENBAHNSTRECKE

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht, Zoll, Ausschreibungen und Entwicklungsprojekten in Tansania können Sie unter <http://www.gtai.de/tansania> ▶ abrufen. Unter <http://www.gtai.de/afrika> ▶ erhalten Sie weitere Informationen zum Land Ihrer Wahl in Afrika.

KONTAKT

Katrin Weiper

☎ +49 228 24 993 284

✉ [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2019 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.