

# Uganda sucht alternative Transportrouten

10.12.2018

## Ostafrika: Schauplatz eines Logistikkrimis / Von Martin Böll

Nairobi (GTAI) - Uganda braucht für seine Transportplanung der nächsten Jahre einen Plan B. Denn der Bau einer neuen Eisenbahnstrecke durch Kenia ist ins Stocken geraten, und die Chinesen verweigern Kredite.

Uganda muss seine Pläne für den Neubau einer Normalspureisenbahn auf ungewisse Zeit verschieben. Stattdessen sollen die alte und jahrzehntelang vernachlässigte Meterspurbahn saniert sowie Alternativen wie Schiffstransportrouten über den Viktoriasee wiederbelebt werden.

Hintergrund der Entwicklung ist eine chinesische Finanzierungsabsage auf dem Afrika-Gipfel im September 2018 in Peking. Der ugandische Präsident Yoweri Museveni und sein kenianischer Kollege Uhuru Kenyatta wollten Kreditzusagen für den Ausbau der kenianischen Eisenbahn bis in die ugandische Hauptstadt Kampala gegenzeichnen, bekamen aber eine Abfuhr. Die Chinesen haben die Auszahlung bewilligter Gelder deshalb gestoppt, weil die Akquisition von benötigtem Land wegen eklatanter Unregelmäßigkeiten nur geringe Fortschritte machte.

## Chinesisch-afrikanische Flitterwochen vorbei?

Für Uganda ist das eine herbe Enttäuschung: Noch bis zum Afrikagipfel hatte das Land die Vision einer Eisenbahn, die vom Indischen Ozean über Kenia durch das eigene Land bis nach Ruanda, den Osten der Demokratischen Republik Kongo und in den Südsudan führen würde.

Doch nun hat China die Notbremse gezogen. Schon 2017 wurden nur halb so viele Kredite vergeben wie 2016, sagt die China-Afrika-Forschungsinitiative der US-amerikanischen John Hopkins Universität. Als Grund vermuten die Forscher ein geringeres Wachstum in China, eine Verlagerung der Wachstumsquellen weg von Infrastrukturinvestitionen und hin zu privatem Konsum sowie eine hohe, mitunter zu hohe Verschuldung von afrikanischen Kreditnehmern und den damit verbundenen Risiken. Die Flitterwochen im chinesisch-afrikanischen Verhältnis sind wohl vorüber.

## Normalspureisenbahnen in Kenia und Uganda

Streckenabschnitte	Länge in km	Kosten in Mrd. US\$
Kenia:		
Mombasa - Nairobi	472	3,27
Nairobi - Naivasha	120	1,50
Naivasha - Kisumu	266	3,80
Kisumu - Malaba *)	107	1,70
Uganda:		
Malaba - Kampala	273	2,34

\*) Grenzstadt zwischen Kenia und Uganda

Quelle: Kenianische "Business Daily" vom 31.10.18

## UGANDA SUCHT ALTERNATIVE TRANSPORTROUTEN

Uganda muss seine verbliebenen Optionen nun neu sortieren: Das Gros seines Außenhandels wird über schlechte, verstopfte kenianische Straßen abgewickelt werden müssen. Dabei kann ein Teil der Waren auf der Strecke Mombasa - Nairobi auch mit einer neuen Eisenbahn transportiert werden. Alternativ gäbe es die alte Meterspureisenbahn, die von Mombasa bis nach Uganda fährt. Die Züge sind allerdings extrem langsam und entgleisen mit regelmäßiger Häufigkeit.

### **Auch Kenia braucht einen Plan B**

Sollte sich Kenia in absehbarer Zeit mit China auf einen neuen Kredit einigen und seine Normalspureisenbahn bis nach Kisumu am Viktoriasee weiterbauen können, dann würde das den dortigen Hafen aufwerten. Schon seit vielen Jahren ist ein großzügiger Ausbau geplant, ohne dass etwas passiert. Von Kisumu könnten die für Uganda bestimmten Waren dann zum ugandischen Viktoriasee-Hafen Port Bell nahe Kampala geschippert werden, der zuvor aber saniert werden müsste.

### **Tansania hat langfristig gute Karten**

Und dann gibt es für Uganda noch Optionen in Tansania: Da ist zum einen die bestehende 1.700 km lange Straßenverbindung zwischen der Hafenmetropole Dar es Salaam am Indischen Ozean und Kampala. Bei einer in Tansania geltenden Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 Stundenkilometern ist man auf der Strecke 30 Stunden unterwegs.

Zum anderen wird eine neue Normalspureisenbahn von Dar es Salaam bis nach Mwanza am Viktoriasee gebaut. Der Unterschied zu Kenia: Finanzgeber sind der tansanische Staat, multinationale Kreditgeber und private Banken. Gebaut wird die Bahn von türkischen und portugiesischen Firmen. China ist außen vor. Bislang können sich die Fortschritte sehen lassen. Schon in wenigen Jahren, so die Erwartung, könnten Container auf modernen elektrischen Zügen bis nach Mwanza gebracht und dort auf Schiffe nach Port Bell umgeladen werden. Das wäre dann für Uganda eine echte Alternative zu kenianischen Transportrouten. Als Umschlagszentrum würde dabei das geplante Inlandcontainerzentrum in Isaka (Tansania) fungieren. Die Stadt liegt an einer Eisenbahnweiche, von wo Züge eines Tages entweder nach Mwanza oder nach Ruanda geschickt werden sollen.

Je schneller Tansania seine Eisenbahn fertigstellt, umso mehr gerät Kenia unter Druck, sein Transitgeschäft kosten- und kundenfreundlicher zu gestalten. Tansania setzt alles daran, Kenia das Uganda-, Südsudan- und Ostkongotransitgeschäft wegzunehmen. Das Burundi-, Ruanda- und Südkongogeschäft dürfte Kenia ohnehin verlieren, wenn die tansanische Eisenbahn eines Tages bis nach Ruanda führt.

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht, Zoll, Ausschreibungen und Entwicklungsprojekten in Uganda können Sie unter <http://www.gtai.de/uganda> ▶ 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.