

Malaysias Ostküsten-Eisenbahnstrecke wird nun doch gebaut 19.04.2019

Nachverhandlungen mit China waren erfolgreich / Von Werner Kemper

Kuala Lumpur (GTAI) - Die Bauarbeiten am bislang auf Eis liegenden East Coast Rail Link (ECRL) werden nun doch fortgesetzt. Malaysia konnte viele seiner Interessen gegenüber China durchsetzen.

Malaysia könnte in den Beziehungen zu China einen Präzedenzfall für andere südostasiatische Staaten geschaffen haben. So ist es der Regierung gelungen, was bislang noch kein anderes Land in der Region fertig gebracht hat: Ein mit China verhandeltes und bereits begonnenes Projekt wurde erheblich nachgebessert. Nach neunmonatigen Verhandlungen wird die Ostküsten-Eisenbahnstrecke nun doch weitergebaut. Und zwar zu reduzierten Kosten in Höhe von 10,7 Milliarden US-Dollar (US\$). Der ursprünglich vereinbarte Preis lag nach heutigem Wechselkurs bei 15,9 Milliarden US\$. Finanziert wird das Projekt durch die Export-Import Bank of China.

Der East Coast Rail Link gehört zu den Projekten der neuen Seidenstraße. Baubeginn war am 9. August 2017, die Fertigstellung war für Juni 2024 geplant. Aktuell geht man als Termin für die Fertigstellung vom 31. Dezember 2026 aus. Durchführer ist die staatliche China Communications Construction Company Ltd. (CCCC). Diese hat sich bereit erklärt rund 240 Millionen US\$, die als Vorauszahlung Malaysias für den zweiten Bauabschnitt bereits geflossen waren, zu erstatten. CCCC wird sich außerdem an den Bereitstellungs- und Wartungskosten (Operation and Maintenance - O&M) der Strecke beteiligen.

Ein weiterer Punkt, der sehr positiv zu Malaysias Gunsten nachverhandelt wurde, ist die Aufteilung der Projektarbeit zwischen den beiden Ländern. Ursprünglich hatte man sich darauf geeinigt, dass malaysische Firmen 30 Prozent erbringen sollten. Jetzt müssen 40 Prozent der Arbeiten von malaysischen Firmen erbracht werden. Dies dürfte einen großen Beitrag zur Beendigung der Baisse im malaysischen Bausektor leisten.

Neben der erheblichen Kostenreduktion war Malaysia in seinen Verhandlungen auch bei der geplanten Streckenführung erfolgreich. Die neue Route wird jetzt durch fünf, statt bislang vier Bundesstaaten gehen und 20 Haltestellen haben. Dadurch könnten mehr Personen von der neuen Strecke profitieren, da auch direkte Umsteigemöglichkeiten zur Schnellbahn zum Kuala Lumpur International Airport (KLIA) und zur geplanten Sungai Buloh-Serdang-Putrajaya (MRT2 SSP) Strecke gewährleistet werden sollen.

Der Streckenverlauf wird eine Landbrücke zwischen den beiden wichtigen Häfen Port Klang an der Ostküste und Kuantan im Westen herstellen. Danach entlang der Ostküste bis zur Grenze Thailands führen und in Kota Bharu enden. Die Fahrtzeit vom Hauptbahnhof in Putrajaya bis nach Kota Bharu soll rund vier Stunden betragen.

Die Bauarbeiten sollen noch 2019 fortgesetzt werden

Außerdem wird die neue Strecke statt 688 Kilometer nur noch 648 km lang sein. Auf einen angedachten 18 Kilometer langen Tunnel wird komplett verzichtet. Die Strecke wird weder durch eine seltene und einzigartige Quarz-Formation, die sogenannte Gombak-Quartz-Ridge führen, noch durch eine Siedlung der Orang Asli (malaysische Ureinwohner).

Gegen die ursprüngliche Streckenführung hatte der Bundesstaat Selangor Einwände erhoben. Selangor will beantragen, dass die Gombak-Quartz-Ridge den Status eines "Geoparks" erhält, später möchte man sich bei der UNESCO um einen "Heritage-Site"-Status bemühen.

MALYSIAS OSTKÜSTEN-EISENBAHNSTRECKE WIRD NUN DOCH GEBAUT

Wenn alles nach Plan läuft, dann könnten bereits im Mai die Bauarbeiten wieder aufgenommen werden, so Darwis Abdul Razak, CEO von Malaysia Rail Link Bhd (MRL), dem malaysischen Betreiber des Projekts. Einige Punkte müssten jedoch noch verhandelt werden. Dazu gehören unter anderem die Höhe des Zinssatzes (ursprünglich 3,25 Prozent), die Länge des Moratoriums sowie die Aufteilung der Kosten und späteren Umsätze zwischen CCCC und MRL.

Bei den bisherigen Verhandlungen wurde nebenbei auch eine höhere Abnahme malaysischen Palmöls vereinbart. Auch wenn kein unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem Bahnprojekt und Palmölexporten besteht, so Malaysias Premierminister Mahathir. China hat sich bereit erklärt, die Palmöleinfuhren um 500.000 Tonnen auf nunmehr 1,62 Millionen Tonnen, im Wert von 890 Millionen US\$, zu erhöhen.

Bezüglich eines weiteren Seidenstraßenprojekts in Malaysia gab Premierminister Mahathir Mitte April bekannt, dass die Schnellbahn zwischen Kuala Lumpur und Singapur mindestens zwei Jahre nicht weitergebaut werden wird. Erst dann werden neue Gespräche zwischen den Vertragspartnern stattfinden. Die Bahnstrecke ist ein Teilabschnitt der von China geplanten Schnellzugstrecke zwischen Kunming im Süden Chinas über Laos, Thailand und Malaysia nach Singapur. In Singapur und Laos sind die Bauarbeiten bereits in vollem Gange. Malaysia hat Singapur inzwischen eine Entschädigung zugesichert.

Mehr zu Chinas Engagement im Rahmen der neuen Seidenstraße finden Sie unter <http://www.gtai.de/seidenstrasse> ▶

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht, Zoll, Ausschreibungen und Entwicklungsprojekten in Malaysia können Sie unter <http://www.gtai.de/malaysia> ▶ abrufen. Die Seite <http://www.gtai.de/asien-pazifik> ▶ bietet einen Überblick zu verschiedenen Themen in Asien-Pazifik.



Lisa Flatten | © GTAI/
Rheinfoto

KONTAKT

Lisa Flatten

☎ +49 228 24 993 392

✉ [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.