

# Mongolisches Schienennetz wächst dank neuer Seidenstraße

19.08.2019

## Trasse der Transmongolischen Eisenbahn und ihr Einzugsgebiet im Fokus des Ausbaus / Von Jan Triebel

Ulan Bator/Almaty (GTAI) - Die neue Seidenstraße treibt in der Mongolei die Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur voran. Das Land hofft auf mehr Transitgüter und steigende Rohstoffexporte nach China.

Die Mongolei ist für China unter zweierlei Aspekten besonders bedeutsam: Zum einen ist sie ein wichtiges Transitland für den Warenhandel Chinas mit Russland; umsatzmäßig wuchs dieser zwischen 2015 und 2018 um gut 70 Prozent. Zum anderen stellt der zweitgrößte Binnenstaat der Erde wegen seines Rohstoffreichtums im Zusammenspiel mit seiner günstigen geografischen Lage "unmittelbar vor der Haustür Chinas" schon jetzt eine wesentliche Versorgungsquelle für die chinesische Wirtschaft dar.

Dabei ist das Potenzial der Zusammenarbeit bei Weitem noch nicht ausgeschöpft. Kein Wunder also, dass die "Belt and Road Initiative" (BRI) die Mongolei recht prominent im Rahmen eines gemeinsamen Wirtschaftskorridors mit China und Russland, dem China-Mongolia-Russia Economic Corridor (CMREC), berücksichtigt. Dieser ist eine von insgesamt sechs Komponenten des Seidenstraßen-Wirtschaftsgürtels, der die Landwege der BRI vereint. Der Hauptstrang des CMREC verbindet Ulan-Ude in Russland mit der Hafenstadt Tianjin im Nordosten Chinas und quert im Nord-Süd-Verlauf die Mongolei.

### Wenig Platz für nichtchinesisches Engagement

Bei den meisten Projekten des CMREC, die in der Mongolei verfolgt oder zukünftig umgesetzt werden, hat China Finanzierungszusagen bereits gegeben oder stellt diese in Aussicht. Und obwohl Regierung und Parlament in Ulan Bator gewillt sind, bei solchen Vorhaben auf mongolischem Gebiet das Heft des Handelns nicht völlig aus der Hand zu geben, gelten die Beteiligungschancen für nicht-chinesische Akteure als gering. Getreu der Devise "Wer zahlt, bestimmt die Musik." beziehen die chinesischen Auftragnehmer und Investoren die von ihnen benötigten Ausrüstungen und Materialien nahezu ausschließlich aus ihrer Heimat.

Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass dabei auch deutsche Firmen über ihre chinesischen Dependancen zum Zuge kommen können. Für die mongolische Eisenbahninfrastruktur sehen Beobachter entsprechende Ansätze beispielsweise bei Fahrleitungs- und Signaltechnik. Das Gleiche gilt auch für die russischen Niederlassungen von Unternehmen aus Deutschland. In deren Fokus sollten jene Vorhaben in der Mongolei stehen, für die neben Chinas Beteiligung auch ein direktes Einbringen Russlands als wahrscheinlich gilt.

### Strom und zweites Gleis für Transmongolische Eisenbahn

Als sicherer Kandidat für einen derartigen Ansatz gilt der Zentralkorridor mit der Transmongolischen Eisenbahn. Immerhin ist bereits seit 1949 ein mongolisch-russisches Joint Venture (Ulaanbaatar tömör zam - Ulaanbaatar Railways) Betreiber der als Herzstück des CMREC auf mongolischem Gebiet geltenden Trasse.

Im Rahmen der BRI soll auf dem 1.111 Kilometer langen Abschnitt der bestehende Gleiskörper modernisiert, um einen zweiten Schienenstrang ergänzt und die gesamte Trasse elektrifiziert werden. Eine Machbarkeitsstudie haben die drei Partnerländer dem Vernehmen nach bereits in Auftrag gegeben. Einer älteren Schätzung zufolge liegt der Aufwand für alle Maßnahmen bei bis zu 4,4 Milliarden US-Dollar (US\$).

## MONGOLISCHES SCHIENENNETZ WÄCHST DANK NEUER SEIDENSTRASSE

Künftig sollen Züge auf der dann zweispurig ausgebauten Trasse rund 150 Kilometer pro Stunde schnell verkehren. Die Durchlassfähigkeit für unterschiedlichste Frachten verdoppelt sich auf bis zu 100 Millionen Tonnen pro Jahr. Informationen des Außenministeriums in Ulan Bator zufolge nutzten 2018 insgesamt 856 Güterzüge die mongolische Trasse. Gegenüber dem Vorjahr entsprach dies einer Zunahme um 54 Prozent.

### Eisenbahnumgehung für die Hauptstadt

Ein weiteres wichtiges Teilprojekt des Ausbaus des Zentralkorridors ist die Bogdkhan-Route. Sie ist auf 170 Kilometern als alternativer Schienenstrang zum aktuellen Verlauf der Transmongolischen Eisenbahn konzipiert und ermöglicht eine Umfahrung von Ulan Bator. Künftig sollen dort vor allem Güterzüge im Transit fahren, um die Hauptstadt spürbar vom Durchgangsverkehr auf der Schiene zu entlasten.

Die Asiatische Entwicklungsbank unterstützt die noch laufenden Planungsarbeiten. Der neue Gleisabschnitt wird auch den neuen internationalen Flughafen im Süden Ulan Bators, der voraussichtlich noch 2019 seinen Betrieb aufnehmen kann, in das mongolische Schienennetz einbinden.

### Fortschritte bei Projekten im Süden der Mongolei

Darüber hinaus gibt es im Süden der Mongolei weitere CMREC-Vorhaben, die zunächst auf bessere Exportmöglichkeiten für Rohstoffe abzielen. So könnten die Arbeiten für eine Anbindung zwischen Tavan Tolgoi, der größten Kohlelagerstätte des Landes, sowie des Kupfer-Megaprojektes Oyu Tolgoi mit dem mongolisch-chinesischen Grenzort Gashuunsukhait noch im Sommer 2019 erneut losgehen.

Gebaut wurde an dieser Strecke bereits seit 2013. Wegen Finanzierungsproblemen musste das etwa zur Hälfte fertiggestellte Vorhaben zwei Jahre später eingefroren werden. Neben einer geplanten Strecke weiter im Osten des Landes gilt für das Projekt eine Ausnahmeregelung, die den Bau der Strecke Tavan Tolgoi-Gashuunsukhait mit der in China gebräuchlichen Normalspur ermöglicht.

Federführend ist die mehrheitlich staatliche Tavan Tolgoi Railway, die seit 2018 über eine Konzession für Bau und Betrieb der Strecke verfügt. Das Ministerium für Straßen und Entwicklung im Bereich Verkehr geht von Gesamtkosten von knapp 810 Millionen US\$ aus. Die Finanzierung dürfte dem Vernehmen nach überwiegend durch Erlöse aus Vorverkaufsvereinbarungen für Tavan-Tolgoi-Kohle erfolgen. Als wahrscheinlicher Partner des Finanzierungsmodells gilt die China Development Bank.

In russischer Breitspur wird seit Mai 2019 an der 414 Kilometer langen Schienenverbindung zwischen Tavan Tolgoi und Züünbayan gebaut. Von Züünbayan aus existiert bereits eine 62 Kilometer lange Gleisanbindung bis zum Knotenpunkt Sainshand, wo die Transmongolische Eisenbahn verläuft. Die Konzession (Design-Build-Operate-Transfer) hält seit Mai 2018 die mehrheitlich staatliche Züünbayan Rail. Derzeit sind insgesamt acht Baufirmen als Unterauftragnehmer involviert.

In der Ortschaft Züünbayan soll außerdem eine 281 Kilometer lange Bahnlinie nach Süden, bis zum Grenzort Khangai beginnen. Für Bau und Betrieb der Strecke haben die mongolische Staatsholding Erdenes Mongol und China Railway 20th Bureau Group Corporation mit Sitz in Xi'an im Herbst 2018 eine Absichtserklärung unterzeichnet. Eine Vorstudie des chinesischen Partners soll es bereits geben. Zur Finanzierung des Vorhabens sind erneut vorrangig Mittel der China Development Bank im Gespräch, für die diese Vorverkaufsvereinbarungen für mongolische Kohle abschließt.

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

## MONGOLISCHES SCHIENENNETZ WÄCHST DANK NEUER SEIDENSTRASSE

Unter <http://www.gtai.de/seidenstrasse> ► finden Sie zahlreiche weitere GTAI-Beiträge zum Thema neue Seidenstraße.

### KONTAKT

Oliver Höflinger

☎ +49 30 200 099 327

✉ [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.