

Die Mongolei entwickelt drei weitere Eisenbahnkorridore

Chinesische Unternehmen bauen Teil des Nordkorridors für knapp 1,6 Milliarden US\$ / Von Jan Triebel

Ulan Bator/Almaty (GTAI) - In der Mongolei sorgt die neue Seidenstraße für zusätzliche Schienentrassen im Norden, Westen und Osten des Landes. Firmen aus China sind oft als Projektplaner involviert.

19.08.2019

Die "Belt and Road Initiative" berücksichtigt die Mongolei prominent mit dem Wirtschaftskorridor China-Mongolia-Russia Economic Corridor (CMREC). Sein aktuelles Portfolio umfasst dreizehn Infrastrukturvorhaben. Acht davon betreffen den Bereich Eisenbahn und gelten als ausgesprochen ambitioniert. Sie reichen bis hin zu der Idee, Hochgeschwindigkeitszüge auf einer eigens dafür zu bauenden Trasse zwischen den drei Hauptstädten Moskau, Ulan Bator und Beijing verkehren zu lassen.

Aber während eine Umsetzung dieses Vorhabens wohl noch einige Zeit auf sich warten lassen wird, gelten andere Projekte zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur als chancenreich. Neben der Transmongolischen Eisenbahn als Schwerpunkt des CMREC gehören aktuell noch drei neue Eisenbahnkorridore im Westen, Osten und Norden des Landes dazu.

Start für Ausbau des Nordkorridors rückt näher

Fortschritte macht vor allem der Nordkorridor. Der deutsche Logistikconsultant TransCare GmbH sagte ihm in einer Studie 2016 beste Entwicklungsmöglichkeiten voraus. Im Vergleich zu anderen Routen könnte der Nordkorridor zukünftig als kürzester und schnellster Weg für den Frachtverkehr auf der Schiene aus Fernost nach Europa punkten. Er verbindet Salkhit, wo Anschluss an die Transmongolische Eisenbahn besteht, über Erdenet und Ovoot mit Arts Suuri an der Grenze zu Russland.

Mit der eingleisigen Verbindung Salkhit-Erdenet ist ein 164 Kilometer langes Teilstück des künftigen Nordkorridors bereits vorhanden. Voraussichtlich für das 1. Halbjahr 2020 wird der Baubeginn von Erdenet aus in Richtung Ovoot erwartet. Über den 547 Kilometer langen Abschnitt soll nach einer Bauzeit von etwa fünf Jahren vor allem hochwertige Koks-kohle aus einem derzeit in der Erschließungsphase befindlichen Vorkommen in Ovoot ausgeliefert werden. Erwartet wird ein Transportaufkommen von rund 22 Millionen Tonnen pro Jahr.

Auf dem zweiten Belt&Road Forum Ende April 2019 in Beijing unterzeichneten Northern Railways, die Betreibergesellschaft der Strecke, und zwei chinesische Firmen ein Abkommen zu Planung und Kontrolle, Beschaffungswesen sowie Ausführung der Bau- und Montagearbeiten (Engineering-Procurement-Construction; EPC). Die Partner aus China sind China Gezhouba International Co. und China Railway 20th Bureau Group Corporation. Die EPC-Vereinbarung fixiert für die Fertigstellung der Bahnstrecke ein Kostenlimit von 1,6 Milliarden US-Dollar (US\$).

Planungen für Lückenschluss zur Grenze und Anbindung in Russland laufen

Auch das Folgeprojekt, die Lücke zwischen Ovoot und Arts Suuri an der mongolisch-russischen Grenze zu schließen, bewegt sich von der Stelle. Ende Oktober 2018 legte das mongolische Ingenieurbüro Perfect Road Project eine vorläufige Wirtschaftlichkeitsstudie vor. Darin werden die Baukosten für den 239 Kilometer langen Gleisabschnitt mit 582 Millionen US\$ veranschlagt.

Aspire Mining, der Mehrheitsgesellschafter von Northern Railways, kooperiert zudem seit 2018 mit dem Moskauer Projektierungsbüro Mosgioprotrans, um den mongolischen Nordkorridor in Russland an die Transsibirische Eisenbahn anzu-

DIE MONGOLEI ENTWICKELT DREI WEITERE EISENBAHNKORRIDORE

schließen. Eine vorläufige Wirtschaftlichkeitsstudie für den Abschnitt zwischen Arts Suuri bis ins russische Kysyl soll demnächst vorliegen.

Westkorridor dürfte vom Landessüden her starten

In einem recht frühen Entwicklungsstadium befindet sich der Westkorridor. Klar ist, dass er ebenfalls über Arts Suuri im Norden der Mongolei führen wird. An der Grenze zu China sind mit Bulgan, Burgastai und Shivee Khuren in Richtung Süden beziehungsweise Südwesten drei mögliche Ziele im Gespräch.

Derzeit am besten sieht es dabei für Shivee Khuren im Aimag Ömno-Gobi aus. Der benachbarte chinesische Grenzort Ceke verfügt über zwei Gleisanbindungen in Industriezentren der chinesischen Provinz Gansu (Länge: 460 Kilometer) wie auch der Autonomen Provinz Innere Mongolei (780 Kilometer). Auf beiden wird derzeit vor allem mongolische Kohle befördert.

Ein Teilstück des Westkorridors, eine Stichstrecke zwischen Shivee Khuren und der nur knapp 50 Kilometer entfernten Großlagerstätte für Kohle Nariin Sukhait/Ovoot Tolgoi, steht bereits seit längerem zur Debatte. Noch liefern dort ausschließlich Lkw die Kohle nach China. Fortschritte bei dem Bahnprojekt gibt es nur auf dem Papier: Seit 2017 liegt für Bau und Betrieb der Strecke vom Kohlerevier zur Grenze eine Machbarkeitsstudie vor. Demnach würde die Anbindung per Schiene ermöglichen, 40 Millionen Tonnen Kohle pro Jahr zu liefern, etwa doppelt so viel wie bisher auf der Straße.

Ähnlich wie bei zahlreichen anderen Vorhaben in der Mongolei würde China gerne den Fortgang der Dinge auch hier durch noch mehr Finanzierungszusagen beschleunigen. Diesem Ansinnen begegnen die mongolischen Parlamentarier aber eher zurückhaltend. Nahezu ausnahmslos alle Vorhaben für die Entwicklung des Schienennetzes müssen laut der 2010 verabschiedeten staatlichen Transportstrategie mehrheitlich unter mongolischer Kontrolle bleiben.

Chinesische Baxin Railway mit Interesse an Teilstück des Ostkorridors

Aktuell überschaubar sind die Fortschritte beim CMREC-Eisenbahnkorridor, um in der Ost-Mongolei den Norden mit dem Süden zwischen Ereentsav an der Grenze mit Russland und Bichigt an der mongolisch-chinesischen Grenze zu verbinden. Seit längerem besteht ein rund 240 Kilometer langes Teilstück zwischen Ereentsav und Tshoibalsan, der viertgrößten Stadt der Mongolei.

Für gut die Hälfte der restlichen mehr als 300 Kilometer in Richtung China hat die China Railway Design Corporation eine Vorstudie erstellt. Der etwa 180 Kilometer lange Abschnitt Khuut-Bichigt soll in der in China genutzten Normalspur und nicht, wie ansonsten in der Mongolei üblich, in russischer Breitspur errichtet werden. Der chinesische Eisenbahnbetreiber Baxin Railway, der auch einen Industriepark im mongolischen Khuut plant, gilt als möglicher Co-Investor für das Projekt.

Dieses Beispiel gilt als symptomatisch für die Umsetzung von Projekten des CMREC in der Mongolei. Interesse an diesen zeigen fast ausnahmslos chinesische Akteure, nicht zuletzt auch wegen der Möglichkeit, günstige Finanzierungsoptionen aus der Heimat nutzen zu können. Dies hat wiederum zur Folge, dass chinesische Auftragnehmer und Investoren für Ausrüstungen und Materialien kaum andere als einheimische Quellen nutzen. Die Chancen für nicht-chinesische Akteure sind gering. Der Zugang zu Zulieferaufträgen über eigene Niederlassungen in China gilt jedoch auch für deutsche Firmen als möglich.

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.

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

Mehr zu:

Mongolei


Tiefbau, Infrastrukturbau / Schienenverkehr / Außenwirtschafts-, Industriepolitik

Branchen

Kontakt

Oliver Höflinger

Wirtschaftsexperte

 +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.

© 2021 Germany Trade & Invest

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