

Antrag

der Abgeordneten Dietmar Friedhoff, Stefan Keuter, Dr. Malte Kaufmann, René Bochmann, Thomas Dietz, Peter Felser, Karsten Hilse, Jörn König, Jan Wenzel Schmidt und der Fraktion der AfD

Eisenbahn-Investitionen in Westafrika stärker unterstützen – Chancen für die deutsche Bahnindustrie nutzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Schienenverkehr ist ein Schlüsselfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung. Die Entwicklung der afrikanischen Eisenbahn könnte einen wesentlichen Hebel darstellen, um alle Potenziale zu nutzen, welche die reichen natürlichen Ressourcen des Kontinents bieten.

Der Aus- und Aufbau der afrikanischen Eisenbahn ist ein entscheidender Faktor für die Stärkung der Wirtschaftskraft der afrikanischen Partnerländer, was wiederum eine zentrale Zielsetzung der Entwicklungszusammenarbeit ist.

Noch bleibt die afrikanische Eisenbahn in ihrer Entwicklung ausbaubedürftig. Besonders eklatant ist das Defizit an Eisenbahninfrastrukturen in Westafrika. Westafrika leidet trotz der von einigen Ländern eingeleiteten Initiativen unter einem hohen Mangel an Eisenbahninfrastrukturen, deren Investitionsbedarf trotz Entwicklungspotentials nicht gedeckt werden konnte.

Da die Kreditfähigkeit der einzelnen Staaten für die benötigten Investitionen oft zu schwach ist, haben diese ihre Eisenbahnstrategien durch regionale Projekte harmonisiert und verfolgen einheitliche Finanzierungsansätze. Für die westafrikanischen Staaten sind zwei regionale Eisenbahnprojekte besonders vordringlich: Die Eisenbahnschleife Abidjan–Ouagadougou–Niamey–Cotonou und die Trans-Sahel-Bahn Nouakchott–Bamako–Ouagadougou–Niamey–N'Djamena. Diesem Bestreben liegt die zunehmende Bedeutung zugrunde, die die afrikanischen Staaten der regionalen Eisenbahnverbindung im Rahmen der Afrikanischen Kontinentalen Freihandelszone und der kontinentalen Eisenbahnagenda der Afrikanischen Union beimessen.

Laut einem Bericht des Handelsblatts beteiligt sich die deutsche Bahnindustrie aktuell an einem Milliardenauftrag in Ghana. Es handelt sich um die 340 Kilometer lange „Western Line“, die den großen Hafen Takoradi mit der Bergbauindustrie und der Landwirtschaft im Hinterland von Ghana verbindet. Das Gesamtvolumen des Auftrags beträgt 3,2 Milliarden Dollar. Die deutsche Bahnindustrie ist daran über ein Joint Venture beteiligt (www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/bahnprojekt-deutsche-bahn-bei-milliardenschwerem-bahnausbau-in-ghana-dabei/28621088.-html). Die Antragsteller begrüßen diese Teilhabe der deutschen Bahnindustrie an einem Eisenbahninfrastrukturprojekt in Ghana.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. mit einem Gesprächsangebot auf die westafrikanischen Staaten zuzugehen, um über die Möglichkeit einer weiteren Beteiligung der deutschen Bahnindustrie an Eisenbahnprojekten in Westafrika zu diskutieren;
 2. eventuelle Schwierigkeiten und Hindernisse bezüglich einer weiteren Beteiligung der deutschen Bahnindustrie an westafrikanischen Eisenbahnprojekten gemeinsam mit ihr zu erörtern und gegebenenfalls konkrete Vorschläge für eine Verbesserung der Beteiligungsbedingungen zu erarbeiten;
 3. die deutsche Bahnindustrie dabei zu unterstützen, weitere JointVenture-Beteiligungen an Eisenbahnprojekten in Westafrika zu verhandeln und zu forcieren;
 4. Kooperationen im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit zu fördern, die der deutschen Bahnindustrie ermöglichen, deutsche Ingenieur- und Beratungsleistungen für den westafrikanischen Eisenbahnmarkt anzubieten;
 5. darauf hinzuwirken, die ökonomischen Chancen, die sich aus der Entwicklung des westafrikanischen Schienenverkehrs ergeben, zu nutzen, und im Rahmen der wirtschaftlichen Zusammenarbeit Handel und Investitionen innerhalb der Afrikanischen Kontinentalen Freihandelszone (African Continental Free Trade Area, AfCFTA) im Interesse Deutschlands auszubauen, um der deutschen Wirtschaft den dortigen Absatzmarkt zu erschließen.

Berlin, den 2. Mai 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Begründung

Afrika gilt neben Südamerika als der Zukunftsmarkt für Schienenverkehr. Das Interesse an der Errichtung neuer Eisenbahnstrecken auf dem Kontinent wächst aktuell wieder deutlich. Mit dem Anstieg der Rohstoffpreise und den chinesischen Investitionen ist der Bedarf an neuer Infrastruktur explodiert. Die Afrikanische Union hat den Eisenbahnsektor sogar an die Spitze der Prioritätenliste ihrer „Agenda 2063“ gestellt (au.int/en/infrastructure-energy-development).

Das dichteste Eisenbahn-Streckennetz besteht in Südafrika. Die meisten neuen Routen sind zuletzt hingegen in Ostafrika eröffnet worden. Eine Linie zwischen der äthiopischen Hauptstadt Addis Abeba und dem strategisch wichtigen Hafen in Dschibuti (756 Kilometer lang, 4,5 Milliarden US-Dollar) entlastet auch den dichten Güterverkehr auf der Straße. In Kenia wurde die Linie zwischen der Küstenstadt Mombasa und der 472 Kilometer entfernten Hauptstadt Nairobi erneuert (3,27 Milliarden US-Dollar). Außerdem ist eine Verlängerung nach Uganda, Ruanda und bis in den Süd-Sudan in Planung. Wegen seiner geostrategisch günstigen Lage am Indischen Ozean konzentriert sich die Aufmerksamkeit auf Ostafrika. Die Bodenschätze der Demokratischen Republik Kongo, dem riesigen Binnenland in der Mitte des Kontinents, werden an die Küste transportiert und nach Asien verschifft, vor allem Richtung China. In Ostafrika liegen Finanzierung, Bau und Betrieb solcher Infrastrukturprojekte am meisten in der Hand von chinesischen Firmen (www.africa-business-guide.de/de/chancen/verkehrsinfrastruktur-in-afrika-537300#:~:text=Afrika%20gilt%20neben%20S%C3%BCdamerika%20als,errichten%20C%20w%C3%A4chst%20aktuell%20wieder%20deutlich.&text=Mit%201500%20km%20geh%C3%B6rt%20der,%C3%A4ngsten%20neu%20geplanten%20Zugstreckenprojekte%20weltweit). Ebenfalls beteiligen sich türkische Unternehmen zunehmend am ostafrikanischen Eisenbahnmarkt. So hat das türkische Bauunternehmen Yapı Merkezi einen Großauftrag in Höhe von rund 1,7 Milliarden Euro für den Bau einer Eisenbahnlinie in Tansania erhalten. Der Vertrag wurde Ende 2021 unterzeichnet. Die 1.219 Kilometer lange neu zu errichtende Eisenbahnlinie soll die Handelsbeziehungen zwischen Rwanda, Burundi und Uganda stärken. Im Inland soll sie

einen zuverlässigen Transport zwischen Dar es Salaam und anderen Teilen des Landes ermöglichen (www.trt-deutsch.com/news-turkei/milliardenauftrag-turkisches-unternehmen-baut-eisenbahnstrecke-in-tansania-7539077).

Auch in Westafrika geht es nach jahrelanger Vernachlässigung mit dem Schienenverkehr gerade mächtig voran. Eisenbahn-Bauprojekte häufen sich angesichts zunehmend überlasteter Hauptstädte. Zum Beispiel hat Senegal seine erste moderne Linie eröffnet, die Dakar mit Diambiadio verbindet. Sie erstreckt sich über 35 km und soll 115.000 Menschen pro Tag befördern. Auch die Strecke Dakar–Bamako wird erneuert und soll 2024 abgeschlossen sein: 3.000 Kilometer Eisenbahn werden fünf Länder durchqueren. Im Jahr 2016 führte Nigeria den ersten „Hochgeschwindigkeitszug“ in Subsahara-Afrika ein, der die Stadt Abuja mit der fast 200 km entfernten Stadt Kaduna verbindet (information.tv5monde.com/afrique/afrique-de-l-ouest-quels-sont-les-reseaux-de-transport-publics-proposes-aux-habitants). Ebenso wurde am 10. Juli 2021 in Nigeria die Normalspur-Eisenbahnstrecke Lagos - Ibadan in Betrieb genommen. Diese 156 km lange Strecke ist Teil des umfangreichen Plans, 2.788 km Schienen auf Normalspur umzurüsten, die das nigerianische Territorium von Lagos im Süden bis Kano im Norden, an der Grenze zu Niger, abdecken sollen (www.lok-report.de/news/uebersee/item/25813-nigeria-normalspurbahn-lagos-ibadan-dem-kommerziellen-betrieb-uebergeben.html). Außerdem führen Nigeria und die Republik Benin seit August 2022 intensive Gespräche über den Bau einer Eisenbahnlinie zwischen Ilorin in Zentralnigeria und Parakou im Norden der Republik Benin. Technische Teams aus beiden Ländern haben Konzeptionsgespräche geführt und beide Seiten zeigten sich optimistisch, dass der Austausch zu konkreten Maßnahmen führen wird, um das Projekt in Gang zu bringen. Die Entfernung zwischen Ilorin und Parakou beträgt etwa 234 Kilometer (www.lok-report.de/news/uebersee/item/34955-benin-nigeria-plaene-zum-bau-einer-eisenbahnverbindung-parakou-ilorin.html). Ferner haben die westafrikanischen Staaten beschlossen, zwei große regionale Projekte durchzuführen: Die Eisenbahnschleife Abidjan–Ouagadougou–Niamey–Cotonou und die Trans-Sahel-Bahn Nouakchott–Bamako–Ouagadougou–Niamey–N'Djamena (www.lok-report.de/news/uebersee/item/5547-afrika-westafrikanische-staaten-wollen-ihre-infrastrukturen-mit-chinesischen-investoren-ausbauen.html).

Im Gegensatz zu Ostafrika, wo chinesische und türkische Firmen derzeit die Eisenbahninfrastrukturprojekte monopolisieren, bestehen für deutsche Firmen insbesondere für die deutsche Bahnindustrie in Westafrika bessere Chancen für die Teilhabe an Eisenbahninfrastrukturprojekten. Sogar eine trilaterale (westafrikanisch-deutsch-chinesische) Kooperation wäre für die deutsche Bahnindustrie eine Chance, um bei der Erschließung des westafrikanischen Marktes Fortschritte zu machen.

Die Volksrepublik China ist mittlerweile der größte wirtschaftliche Partner Afrikas, weil sie die Chancen der afrikanischen Märkte erkannt hat. Deutsche Unternehmen sollten mit Unterstützung der Bundesregierung bemüht sein, ebenfalls von dieser Dynamik zu profitieren.

