

Auf der Schwelle

Credit Suisse Die Grossbank gewährt Äthiopien einen 865-Millionen-Dollar-Kredit. Das ostafrikanische Land baut mit Schweizer Hilfe ein Bahnnetz der Superlative.

SVEN MILLISCHER

Die gelbe Bahnhofsfassade blättert ab. Die Wartehalle ist verriegelt, das Perron verwaist. Die schwarze Schieftafel mit dem Fahrplan weist keine Zugsankunft aus. Einzig auf dem Abstellgleis steigt weisser Rauch aus einem ausrangierten Güterwagen. Ein nahegelegenes Café nutzt den Waggon zum Kochen. Hier, im Herzen von Addis Abeba, der äthiopischen Hauptstadt, fahren längst keine Züge mehr ein. Es fehlt an Ersatzteilen für die russischen Loks. Die Geleise sind marode. Zwischen den Bahnschwellen wuchert Gras. Die einspurige Strecke von Addis Abeba ins Nachbarland Dschibuti ist nur noch in Teilen befahrbar.

Die «chemin de fer djibouto-ethiopien» hat ihre besten Tage längst hinter sich. Es war der Schweizer Ingenieur Alfred Ilg, der als enger Berater des äthiopischen Kaisers Menelik vor über 100 Jahren den Bau der 780 Kilometer langen Bahnstrecke vorantrieb. Der ETH-Stipendiat aus Frauenfeld brachte die Dampflok der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) von Winterthur nach Äthiopien. Der ferrophile Visionär Ilg wusste nur zu gut, dass die Eisenbahn ein Land zu modernisieren hilft und für Äthiopien die Strecke nach Dschibuti von zentraler Bedeutung ist. Als Binnenland ist es bis heute für den Warenaustausch auf den Hochseehafen in Dschibuti angewiesen.

Nun wiederholt sich die Geschichte. Abermals investiert Äthiopien massiv in die Bahninfrastruktur, um das neuntärmste Land – gemessen am Pro-Kopf-Bruttoinlandsprodukt – grundlegend zu modernisieren. Der Bahnbau ist Teil eines staatlichen Entwicklungsprogramms, das Äthiopien bis 2025 in den Länderclub mit mittleren Jahreseinkommen ab 1000 Dollar führen soll. Heute lebt noch ein Drittel der Bevölkerung von weniger als einem Dollar pro Tag – dies trotz zweistelligen BIP-Wachstumsraten in den letzten zehn Jahren.

«Die Investitionen in die Bahninfrastruktur werden eine positive Kettenreaktion auslösen», zeigt sich Getachew Betru, Chef der staatlichen Ethiopian Railways Corporation (ERC), überzeugt. «Wir erschliessen damit das Hinterland», sagt Betru, der eine Staatsfläche mit Rollmaterial zu versorgen hat, die rund dreimal so gross ist wie Deutschland. Bis 2021 soll dazu ein voll elektrifiziertes Eisenbahnnetz von rund 5000 Kilometern entstehen. Dies entspräche in der Gesamtlänge etwa allen Schienenstrecken der Schweiz, mitsamt Standseil- und Zahnradbahnen. Ein Infrastrukturprojekt, das in seinen Dimensionen einmalig ist für den Schwarzen Kontinent. Allerdings ist aus solchen Infrastrukturvorhaben erfahrungsgemäss kein rascher Cashflow zu generieren. Die Investoren brauchen einen langen Atem.

Äthiopisches Schuldenbuch

Wenn nun am Horn von Afrika Eisenbahngeschichte geschrieben wird, dann sind Schweizer abermals federführend. So besorgen die Investmentbanker der Credit Suisse die Finanzierung eines zentralen Streckenabschnitts, der in den Norden des Landes führt und die Reisezeit zum Hafen von Dschibuti um 50 Prozent verkürzen wird.

Die Schweizer Grossbank hat dazu im Juli der Staatsbahn ERC zwei Kreditlinien gewährt in der Höhe von 450 beziehungsweise 415 Millionen Dollar mit Laufzeiten zwischen sieben und 13 Jahren. Bei der 450-Millionen-Tranche handelt es sich um einen kommerziellen Kredit, den die CS an Investoren aus Europa und den USA syndiziert hat. Welche Kreditrisiken

die Grossbank in den eigenen Büchern hält, sagt sie nicht.

Die zweite Tranche über 415 Millionen Dollar wird von verschiedenen europäischen Exportrisikoversicherern garantiert. Credit Suisse hat abermals die Federführung, arbeitet allerdings zusammen mit der niederländischen ING, der Deutschen Bank und der deutschen Förderbank KfW.

Eingefädelt hat den Kredit-Deal mit dem äthiopischen Staat jene Londoner CS-Sparte, welche für Schwellenländer die Strukturierung von festverzinslichen Papieren vornimmt. Die Abteilung habe gute Beziehungen mit zahlreichen afrikanischen Staaten aufgebaut und sehe daher in diesem Bereich Wachstumschancen, erklärt die Credit Suisse.

Beide CS-Kredite fliessen in den Streckenabschnitt von der Kleinstadt Awash, nahe der Kapitale Addis Abeba, in den Norden nach Weldya (siehe Karte). Die elektrische Normalspurlinie ist 375 Kilometer lang und weist Tunnelabschnitte von 25 Kilometern aus. Das Bauprojekt ist auf 1,7 Milliarden Dollar veranschlagt. Neben den Credit-Suisse-Geldern hat auch die türkische Exim-Bank einen 300-Millionen-Kredit gesprochen.

Die Strecke Awash-Weldya soll in den nächsten 42 Monaten durch Yapi Merkezi realisiert werden. Der türkische Baukonzern erhielt vor zwei Jahren den Zuschlag für den Abschnitt. Die übrigen drei Baulose der ersten Ausbauphase bis Ende 2015 gingen an chinesische Generalunternehmer.

Die Äquator-Prinzipien

Mit der kürzlich geschnürten Bahnfinanzierung für die Awash-Strecke betritt Äthiopien Neuland. Es sei das erste Mal, dass ein Projekt dieser Grössenordnung durch ausländische Kommerzkredite finanziert sei. «Wir werden ernstgenommen. Die äthiopische Bahn ist kreditwürdig», sagt ERC-Chef Getachew Betru stolz, um anzufügen, dass man bislang am Tropf der Geberländer und der Nichtregierungsorganisationen wie Oxfam hing.

Was in Äthiopien als Kreditdeal auf Augenhöhe verstanden wird, ist in der Umsetzung hochkomplex angesichts der Zahl involvierter Parteien und der global geltenden Vergabestandards. So ist Credit Suisse als Leadbank den Äquator-Prinzipien verpflichtet. Es handelt sich um ein Risiko-Management-Rahmenwerk, dem sich grosse Finanzinstitute unterworfen haben.

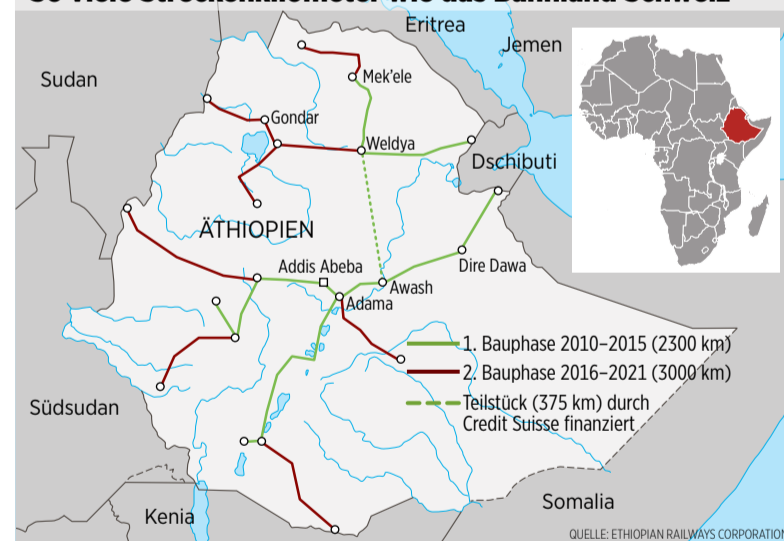
Im vorliegenden Fall liess die CS mehrere unabhängige Gutachten durch den Wirtschaftsberater PwC erstellen, um zu prüfen, ob die Umwelt- und Sozialverträglichkeit des Awash-Weldya-Projekts den Äquator-Prinzipien entspricht. Dabei machte PwC zuletzt im Juni geltend, dass die Details zu den Umsiedlungsplänen und die Landentschädigungen bislang nur rudimentär ausgearbeitet seien. Das mangelhafte Rahmenwerk hat die Kreditvergabe seitens der CS immer wieder verzögert. Seit Mitte August kann der türkische Contractor Yapi Merkezi auf die Kreditlinien zugreifen.

«Wir sollten in den nächsten Tagen unsere Anzahlung erhalten», sagt Michele Molinari. Für den Winterthurer Unternehmer und Chef der gleichnamigen Bahnfirma Molinari Rail ist die äthiopische Infrastrukturoffensive ein Glücksfall. Denn der türkische Generalunternehmer Yapi Merkezi beschert der Molinari Rail als Sublieferant den bisher grössten Auftrag in der Firmengeschichte in der Höhe von 37 Millionen Dollar. «Wir liefern Projektmanagement-Dienstleistungen, Design und Ausrüstung des Depots in Kombolcha sowie von Kleinwerkstätten, die entlang der Strecke gebaut werden», beschreibt Molinari den Auftrag.



Schienenbau in Dire Dawa: Bis 2021 will der äthiopische Staat ein Bahnnetz von 5000 Kilometern errichten.

So viele Streckenkilometer wie das Bahnland Schweiz



Aber nicht nur die Winterthurer Bahnfirma liefert hiesiges Know-how und Technik ans Horn von Afrika. Der Awash-Streckenbau unter türkischer Leitung beschert Schweizer und österreichischen Unternehmen Aufträge über 143 Millionen Dollar. So besorgt der Energietechnikkonzern ABB die Bahnstromversorgung, die Alpiq-Tochter Kummeler-Matter liefert die Oberleitung, die Zürcher Firma Schlatter exportiert Schweißmaschinen nach Äthiopien.

Beliebtes Touristenziel

In den Bahn-Deal ist auch die Schweizerische Exportrisikoversicherung (SERV) involviert. Die SERV hat eine Exportgarantie in der Höhe von 74 Millionen Franken ausstehend. Für die Police musste der Nachhaltigkeitsverantwortliche der SERV das Projekt eingehend prüfen. Denn für den staatlichen Schweizer Kreditversicherer gelten die Standards der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD). Dabei fällt die Strecke zwischen Awash und Weldya in die Kategorie der sogenannten

A-Projekte. Das sind Projekte, die «potenziell bedeutende negative Umwelt- oder soziale Auswirkungen, die verschiedenartig irreversibel und/oder beispiellos sind». So führt die Bahnlinie beispielsweise 100 Kilometer durch den Awash National Park. Das Naturschutzgebiet beherbergt über 350 Vogelarten und ist ein beliebtes Touristenziel wegen seiner spektakulären Wasserfälle.

Trotz dieser Umwelt- und Sozialbelastungen bietet der Bahnbau dem Drittweltland enorme Entwicklungspotenziale. Denn gerade beim grenzüberschreitenden Warenverkehr liegt Äthiopien hinter der ostafrikanischen Konkurrenz zurück. So beträgt die durchschnittliche Export- und Import-Zeitspanne 44 Tage, während das Nachbarland Kenya nur 26 Tage benötigt. Auch die Kosten für einen Frachtcontainer sind deutlich höher. Der Weltbank-Ökonom Lars Christian Möller spricht denn auch bei der Logistik von einer «Achillesferse» für Äthiopien. Eine offene Flanke, die das Land nun mit Schweizer Hilfe zu schliessen sucht.

Schweizer Firmen in Äthiopien

Nestlé Der Waadtländer Nahrungsmittelmulti hat seit acht Jahren ein Repräsentationsbüro in Addis Abeba. Zugleich ist die äthiopische Hauptstadt der Sitz ihres «Horn of Africa»-Clusters mit zwölf Mitarbeitern, der auch die Nachbarländer Dschibuti, Eritrea und Somalia umfasst. Nestlé importiert und vertreibt im 95-Millionen-Einwohner-Land seine diversen Lebensmittelmarken wie Nido, Nescafé oder Maggi.

Syngenta Der Basler Saatgutkonzern beschäftigt in Äthiopien über 800 Mitarbeiter, die auf einer Farm mit einer Fläche von 18 Hektaren mit Gewächshäusern Stecklinge für professionelle Blumenzüchter in Europa produzieren. Die Kultivierung ist personalintensiv, da die Jungtriebe nur von Hand zugeschnitten werden können. Zuvor war die Syngenta-Produktion auf den Kanarischen Inseln angesiedelt.

Sika Der Bauchemiekonzern ist seit 2011 mit einer Person in Addis Abeba präsent, hat allerdings keine Länderniederlassung, sondern wird durch lokale Distributoren vertreten. In der Hauptstadt, die derzeit einen Immobilienboom erlebt, ist Sika allerdings auf mancher Grossbaustelle präsent. Entsprechend will Sika 2015 für 2 Millionen Dollar eine Produktionsstätte eröffnen.