

Wirtschaftsumfeld | Laos | Infrastruktur

Richtungsweisende Bahnstrecke geht in Betrieb

Laos eröffnet eine quer durchs Land reichende Eisenbahnlinie. Die neue Verkehrsachse soll die wirtschaftliche Entwicklung beschleunigen.

10.01.2022

Von Thomas Hundt | Bangkok

- ▶ [Größtes Verkehrsprojekt des Landes](#)
- ▶ [Weitere Bahnrouten nach Südostasien fehlen](#)
- ▶ [China gibt den Takt vor](#)

Die offizielle Eröffnung der Bahnstrecke fand am 2. Dezember 2021, dem Nationalfeiertag der Demokratischen Volksrepublik Laos, statt. Die 414 Kilometer lange Eisenbahnlinie verbindet die Hauptstadt Vientiane im Südwesten des Landes mit der Stadt Boten an der Grenze zu China im Norden. Die Strecke führt nahtlos weiter über das chinesische Yuxi bis in die Metropole Kunming. Der nördliche Teil des seit Jahrzehnten anvisierten asiatischen Eisenbahnkorridors von Kunming nach Singapur ist damit nun fertiggestellt.

Größtes Verkehrsprojekt des Landes

Die China Railway Group verlegte zwar nur eine einspurige Trasse, diese ist aber elektrifiziert. In bergigen Terrains wurden zudem auf einer Länge von 61 Kilometern 167 Brücken errichtet und Baufirmen bohrten 75 Tunnel auf einer Gesamtlänge von 198 Kilometern. Personenzüge können mit bis zu 160 Kilometern pro Stunde fahren und Güterzüge mit bis zu 120 Kilometern pro Stunde. Zehn neue Bahnhöfe und 22 Umschlagplätze für Güter wurden ebenfalls errichtet.

Der Verkehrskorridor bietet logistische Vorteile: Transportkosten und -zeiten sinken im Vergleich zum Straßenverkehr um mehr als ein Drittel. Entlang der Bahnlinie sollen mehrere Industrie- und Logistikparks entstehen und die wirtschaftlichen Potenziale des Binnenstaates erschließen.

Die Güterzüge werden zunächst hauptsächlich Kupfer, Holz und Agrarerzeugnisse von Laos nach China befördern und in umgekehrter Richtung verarbeitete Produkte transportieren. Mehrere chinesische Städte haben nach der Inbetriebnahme der Linie direkte Schienengüterverbindungen nach Laos eingerichtet. Die neue Strecke erleichtert auch den Transitgüterverkehr zwischen China und Südostasien.

Weitere Bahnrouten nach Südostasien fehlen

Die Staatsbahn in Thailand baut derzeit von Bangkok ins nordöstliche Nakhon Ratchasima eine 253 Kilometer lange elektrifizierte Schienenstrecke in der Normalspurbreite, die 2026 fertiggestellt sein soll. Der Bau des restlichen, 355 Kilometer langen Abschnitts der thailändisch-chinesischen Thai-Sino High-Speed Train Route bis zur Grenze nach Laos verzögert sich. Er liegt dem thailändischen Kabinett zur Genehmigung vor.

Die Verlängerung der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Bangkok nach Kuala Lumpur ist lediglich im Gespräch. Eine Trasse von Kuala Lumpur nach Singapur war beschlossen - Malaysia kündigte das Projektabkommen mit Singapur jedoch Anfang 2021 wieder.

Eigentlich bestehen bereits Bahnstrecken, die eine Fahrt von Singapur über Kuala Lumpur und Bangkok nach Vientiane ermöglichen. Hierbei handelt es sich allerdings um Linien in der schmaleren Meterspur. Sie haben ihren Ursprung in der Kolonialzeit und sind meist nicht elektrifiziert, daher sind sie für effiziente überregionale Transporte von Personen oder Fracht ungeeignet.

China gibt den Takt vor

Die Spurweite der neuen Strecke in Laos entspricht der internationalen Normalspur von 1.435 Millimetern. Die Technik folgt aber chinesischen Standards. Chinesische Firmen haben das Projekt umgesetzt und sind mit der Wartung betraut. Die Betreibergesellschaft Lao-China Railway Company (LCRC) hat auch die Güter- und Personenzüge in China beschafft. LCRC ist ein Gemeinschaftsunternehmen, das zu 70 Prozent chinesischen Staatsfirmen und zu 30 Prozent Staatsunternehmen aus Laos gehört. Kredite der Export-Import Bank of China finanzieren weitere Teile des 6 Milliarden US-Dollar (US\$) teuren Projektes. Laos soll Pressemeldungen nach nur circa 1,5 Milliarden US\$ an Schulden für das Projekt aufgenommen haben.

Beobachter warnen indes vor einer weiteren Schuldenfalle. Bereits 2020 konnte der staatliche Versorger Electricite du Laos seinen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen und musste Teile seines Stromnetzes an ein Gemeinschaftsunternehmen mit der China Southern Power Grid Company abgeben.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr und dem Fahrkartenverkauf dürften die laufenden Finanz- und Betriebskosten der Bahnlinie kaum decken. Ein Ticket für den gesamten Streckenverlauf von Vientiane nach Boten kostet in der 1. Klasse umgerechnet rund 48 US\$ und in der 3. Klasse circa 22 US\$. Die meisten der 7,3 Millionen Bürger können sich diese Preise kaum leisten. Der Mindestlohn in dem südostasiatischen Staat beträgt 116 US\$ pro Monat und das durchschnittliche Einkommen umfasst lediglich 210 US\$ je Einwohner und Monat.

Für Touristen aber dürften die Fahrt mit der Bahn nach dem Ende der Coronapandemie eine attraktive Reisemöglichkeit sein. Die alte Königsstadt Luang Prabang, welche die UNESCO als Welterbe einstuft, liegt ungefähr auf halber Strecke und wird für Besucher aus Nord und Süd somit noch attraktiver. Die Firma China Railway Construction errichtete daher in Luang Prabang den zweitgrößten Bahnhof des Landes - der größte steht in Vientiane.

Mehr zu:

Laos
Schienenverkehr / Seidenstraße / Konnektivität
Wirtschaftsumfeld

Kontakt

Loan Schwedler

Wirtschaftsexpertin

 [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2022 Germany Trade & Invest

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