

Afrika vernetzt sich

Noch bremst die schlechte Infrastruktur das Wachstum des Kontinents. Doch etliche Länder investieren Milliarden in Straßen, Eisenbahnlinien, Häfen, Flughäfen und Kraftwerke. Fachleute sind sich einig: Der Boom bietet deutschen Firmen großartige Chancen

Von Andrzej Rybak

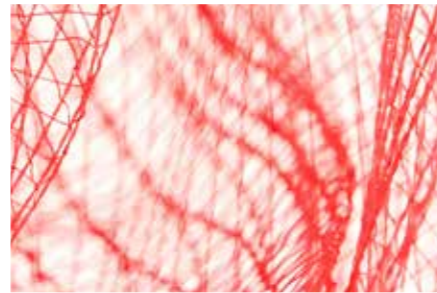
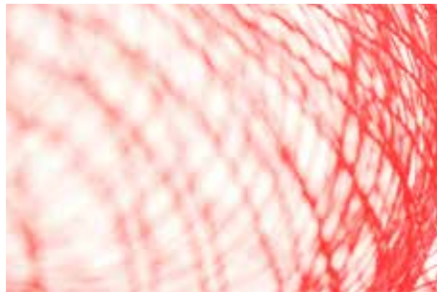
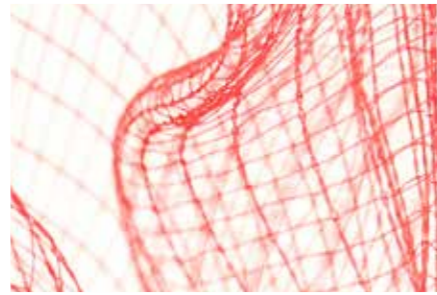
Ein schwarzer Streifen Asphalt windet sich durch das hügelige Buschland. Die neue Straße im Norden Angolas führt nach Maquela do Zombo an der Grenze zu Kongo. Erst anderthalb Jahre ist sie in Betrieb und schon hat sie das Leben in der entlegenen Ecke des Landes verändert. Die verschlafene Kleinstadt Uige quillt von Menschen über, auf den Märkten herrscht Hochbetrieb. »Der Handel blüht, das Verkehrsaufkommen hat sich deutlich erhöht«, sagt Stefan Bollow, Geschäftsführer des Nürnberger Ingenieurunternehmens Gauff Engineering. »Die Region lebt auf, überall werden neue Häuser gebaut.«

Die Deutschen haben die Qualität überwacht, die Bauarbeiten führte aber ein chinesischer Baukonzern aus. »Wir hätten gern mit einem deutschen Bauunternehmen zusammen gearbeitet«, sagt Bol-

low. »Die deutsche Bauindustrie ist aber schwer für Straßenbauprojekte in Afrika zu begeistern.«

Seit dem Jahr 2000 erlebt Afrika einen nie dagewesenen wirtschaftlichen Aufschwung. Das Bruttoinlandsprodukt in den Staaten südlich der Sahara hat sich in dieser Zeit verdoppelt. Mit Ausnahme des Krisenjahres 2009 wuchs die Wirtschaft im Schnitt um fünf Prozent pro Jahr. Für 2014 hat der Internationale Währungsfonds (IWF) seine Wachstumsprognose auf 6,1 Prozent angehoben. Das ist mehr, als so mancher asiatischer Tiger vorweisen kann.

Der Rohstoffhunger der Schwellenländer, allen voran China und Indien, spült Milliarden in die Staatskassen. Politische Stabilität und verbesserte Regierungsführung ziehen internationales Kapital nach Afrika an. Noch nie wurde so viel Geld in-



vestiert zwischen Kairo und Kapstadt, zwischen Dakar und Daressalam. Riesige Summen fließen vor allem in die Infrastruktur, die über Jahrzehnte vernachlässigt wurde. Überall in Afrika entstehen neue Straßen und Eisenbahnlinien, Häfen und Flughäfen, Wasserleitungen und Kraftwerke. Nach Schätzungen der Weltbank wurden zuletzt 40 bis 50 Milliarden US-Dollar pro Jahr in afrikanische Infrastrukturprojekte investiert. Doch der Bedarf ist mindestens doppelt so hoch, wenn Afrika bis 2030 zum Rest der Welt aufschließen will.

Die Afrikaner sind sich einig: Die miserable Infrastruktur ist die größte Bremse für das Wirtschaftswachstum, schlimmer als Korruption und Bürokratie. Sie wollen gemeinsam gegen diesen Zustand ankämpfen. Sie haben die »Neue Partnerschaft für Afrikas Entwicklung« gegründet, ein Programm der Afrikanischen Union. Die beteiligten Staaten wollen so wichtige transnationale Projekte gemeinsam vorantreiben. Dazu gehören das zwölf Milliarden US-Dollar teure Wasserkraftwerk Inga III in Kongo und der 25 Milliarden US-Dollar teure »LAPSSET-Korridor«. Das Infrastrukturprojekt soll Uganda, den Südsudan und Äthiopien über Eisenbahnlinien,



Straßen und Schienen, Flughäfen und Häfen – von Marokko bis Mosambik werden Milliarden in eine funktionierende Infrastruktur gesteckt. »Eine Straße kann eine ganze Wirtschaft sein«, so der Chef-Ökonom der Afrikanischen Entwicklungsbank, Mthuli Ncube jüngst bei einer Konferenz.

Straßen und Pipelines mit dem kenianischen Hafen in Lamu verbinden.

»Der Infrastruktur-Boom ist eine großartige Chance für deutsche Ingenieursunternehmen, aber auch für die Zulieferindustrie und die Baukonzerne«, sagt Gauff-Geschäftsführer Bollow. Sie können zwar beim Preis nicht mit Unternehmen aus China oder Indien konkurrieren, aber die deutsche Ingenieurskunst und die sprichwörtliche deutsche Wertarbeit werden in Afrika überall hoch geschätzt. »Die Afrikaner haben inzwischen schlechte Erfahrungen mit den billigen chinesischen Projekten gemacht«, sagt Klaus Ammermann, Afrika-Direktor bei dem Ingenieurbüro Inros Lackner. »Leider haben sie aber oft nicht die Mittel, um sich Qualität leisten zu können.«

Deutsche Ingenieure und Planer sind in Afrika überall unterwegs. Gauff, Lahmeyer, Fichtner, Inros Lackner oder Dorsch betreuen Milliardenprojekte, den Bau von Kraftwerken und Wasserdämmen, Häfen und Straßen, Flughäfen und Wassernetzen. Deutsche Zulieferer profitieren ebenfalls vom afrikanischen Bauboom. »Unsere Maschinen kommen in Afrika etwa beim Bau von Pipelines, Abwasserleitungen, Straßen- und Eisenbahntunnel zum Einsatz«, sagt Birgit Heraeus, zuständig für Business Development in Afrika bei dem Maschinenbauer Herrenknecht. »Manche dieser Projekte werden von deutschen Planungsbüros betreut. Potenzielle Kunden sind aber fast ausschließlich ausländische Bauunternehmen.« Etliche Nationalitäten sind sie schon vertreten: Chinesen, Brasilianer, Inder, Portugiesen, Franzosen, Holländer, Belgier. Nach der deutschen Bauwirtschaft sucht man meist vergeblich.

»Die deutschen Bauunternehmen schauen nicht nach Afrika, der Kontinent hat bei ihnen keine Priorität«, sagt Ragnar Gerig, Afrika-Direktor bei der Deutschen Investitions- und Entwicklungsgesellschaft DEG. »Deutsche Ingenieurbüros entwickeln Projekte und verkaufen die Dienstleistung. Die Ausführung übernehmen die anderen.«

Die DEG, eine Tochter der KfW Bankengruppe, finanziert etwa 120 Projekte in Afrika mit einem Volumen von 1,1 Milliarden Euro. Etwa ein Viertel davon machen Infrastruktur-Investitionen aus, die von ausländischen Bauunternehmen ausgeführt werden.

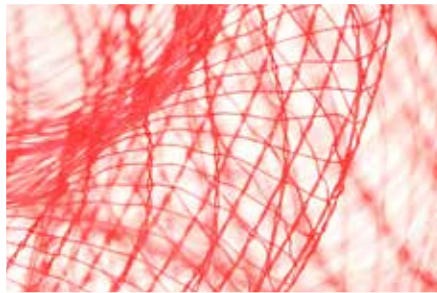
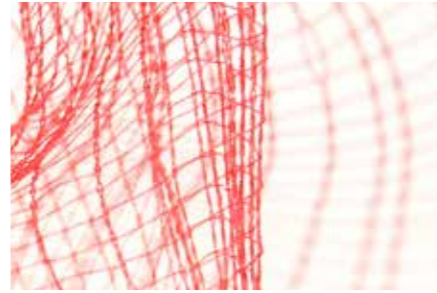
»Die deutschen Unternehmen sind sehr konservativ und gehen Risiken lieber aus

LET BAUER TAKE YOU INTO THE FUTURE.



BAUER MASCHINEN

The future is built into all Bauer machines. We give research and development top priority. It's not just our innovative drive that makes us number one in the world, but also because we offer customized system solutions that meet the highest quality standards.



Eine schlechte Infrastruktur bremst die Wirtschaft aus. Auf dem afrikanischen Kontinent mangelt es noch immer an Straßen. Und Stromleitungen. Und Eisenbahntrassen. Und, und, und. »Von 144 Staaten, die wir in Sachen Wettbewerbsfähigkeit untersucht haben«, sagt Jennifer Blanke, Chef-Ökonomin des Weltwirtschaftsforums, »sind unter den letzten 20 insgesamt 14 aus Afrika.«

dem Weg«, sagt Robert Smith, Vize-Präsident für International Construction beim mittelständischen Bauunternehmen Lupp aus Hessen. Smith ist ein Amerikaner, der seit 40 Jahren in Deutschland lebt und hiesige Eigenschaften schätzt. »Die Deutschen sind genau, zuverlässig, zielorientiert und können strukturiert arbeiten. Aber sie sind einfach nicht risikobereit.«

Lupp baut seit vier Jahrzehnten im Afrika. Zur Zeit sind drei Gemeinschafts-Projekte in Nigeria, Sierra Leone und Liberia in der Pipeline. »Wenn man als Bauunternehmen in Afrika Erfolg haben will, braucht man einen lokalen Partner«, sagt Smith. »Einen, der den Markt, die Mentalität und die richtigen Ansprechpartner in der Regierung kennt. Sonst läuft es nicht.« Aber einen Partner zu finden ist nicht einfach: Es gibt in der Regel nur sehr wenige lokale Firmen, die kompetent, zuverlässig und transparent sind.

Das Risiko einer Partnerschaft kann sich aber lohnen, das zeigt die Geschichte von Julius Berger Nigeria. Vor fast 50 Jahren hat der deutsche Baukonzern Bilfinger ein Joint Venture mit lokalen Partnern gegründet und seitdem das Erscheinungsbild Nigerias maßstäblich geprägt: Der Baukon-

zern ist der größte private Arbeitgeber des Landes.

Der Wirtschaftsboom der vergangenen Jahre brachte in Afrika eine neue Unternehmer-Klasse hervor, die in vielen Wirtschaftszweigen erfolgreich ist. »Sie sind an Partnerschaften mit deutschen Unternehmen sehr interessiert«, sagt DEG-Afrika-Direktor Gerig. »Für manche staatliche Ausschreibungen müssen Konsortien mit der Lokalwirtschaft gebildet werden.«

Ein Beispiel aus Südafrika: Um an der Lizenzversteigerung für neue Solarkraftwerke teilnehmen zu können, tat sich die Solar & Hydro Division von Siemens mit südafrikanischen und chinesischen Partnern zusammen – mit Erfolg. Nun machen die Deutschen die Planung, die Chinesen liefern die Solarzellen und die Südafrikaner bauen alles zusammen und übernehmen den Betrieb. Die Höhe der Einspeisevergütung und die Abnahme des Stroms sind vom Staat garantiert.

Deutsche Wirtschaft, die Ingenieure, Zulieferer und Bauunternehmen könnten selbst Konsortien bilden, um bei manchen Projekten in Afrika gemeinsam zu bieten. Bisher hat das Modell aber nicht funktioniert. »Es wird versucht, im Rahmen von

German Water Partnership solche Pakete zu schnüren«, sagt Stefan Bollow von Gauff. »Es gibt aber häufig Abstimmungsprobleme.«

Der Investitionsbedarf ist vor allem in den Bereichen Energie und Wasser hoch. Die installierte Kraftwerk-Kapazität in 48 Ländern südlich der Sahara beträgt 68 Gigawatt, das ist etwa so viel wie in Spanien. Zieht man Südafrika ab, sind es nur noch 28 Gigawatt – und mindestens ein Viertel der Anlagen ist nicht funktionsfähig. Der Pro-Kopf-Stromverbrauch liegt bei einem Hundertstel des deutschen Niveaus. Stundenlange Stromabschaltungen bremsen das Wachstum. In Nigeria ist das Problem besonders akut.

Dabei hat Afrika ein riesiges Potenzial an Wasserkraft, allen voran Kongo, Angola und Mosambik. Dort müssen in den nächsten Jahren neue Kraftwerke und Stromtrassen entstehen. »In Angola müssen 8000 Kilometer Hochspannungsleitungen gebaut werden«, sagt Bollow. »Und jeder weiß: Die deutschen Firmen haben die weltweit besten Technologien und viel Erfahrung.«

Deutsche Ingenieure sind an der Planung vieler afrikanischer Staudämme und



Der Afrika Spezialist

durchgeführt von Korongo Airlines

Fliegen Sie mit uns ab Berlin, Hamburg und Hannover sowie ab dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg zu 20 Zielen in Afrika, oder starten Sie Ihre Reise im Codeshare mit Lufthansa ab Frankfurt und München sowie mit Germanwings ab Stuttgart. Wir freuen uns auf Sie!

brussels airlines

A STAR ALLIANCE MEMBER

brusselsairlines.com
oder fragen Sie Ihr Reisebüro

Kraftwerke beteiligt – und übernehmen auch die Bauaufsicht. Lahmeyer überwachte etwa den Bau des Merowe-Staudamms in Sudan, Fichter ist gegenwärtig für das Wasserkraftwerk Imboulou in Kongo zuständig.

Auch die rasante Urbanisierung stellt viele Länder Afrikas vor eine enorme Herausforderung. Nirgends auf der Welt wachsen die Megastädte heute so schnell wie in Afrika. In zehn Jahren wird die Mehrheit der afrikanischen Bevölkerung in Städten leben. Diese verfügen aber weder über die notwendige Wasserinfrastruktur noch über ausreichenden Wohnraum. Allein in den Ausbau der Wasserinfrastruktur müssten mindestens zehn Milliarden US-Dollar pro Jahr investiert werden, damit die Bevölkerung Zugang zu sauberem Wasser erhält. In diesem Bereich sind deutsche Unternehmen extrem gut aufgestellt, denn seit Jahrzehnten planen und bauen sie Brunnen sowie Wasser- und Abwasser-netze rund um die Welt.

Um die Verslumung der Städte zu vermeiden, müssen alle afrikanischen Metropolen auch Wohnungsbau-Programme auflegen und sozialen Wohnungsbau betreiben. »Wir haben in Haiti mit Low-Price-Häusern Geld verdient«, sagt Robert Smith von Adolf Lupp. »Das könnten wir in Afrika wiederholen.«

Ein weiterer Engpass sind die Häfen. Seit dem Jahr 2000 hat sich der Warenumsatz verdreifacht. »Gegenwärtig werden überall die Becken vertieft und die Anlagen modernisiert«, sagt Klaus Ammermann von Inros Lackner. »Schon bald sollen überall große Containerschiffe gelöscht werden können, wie in Asien und Europa.« Inros Lackner ist gerade dabei, die Modernisierungsarbeiten unter anderem in Mombasa und Daressalam im Osten des Kontinents sowie in Luanda, Pointe-Noire und Dakar im Westen zu beaufsichtigen.

Die Anbindung der Häfen ist meistens ebenfalls schlecht. Es fehlen Straßen und Eisenbahnlinien. Der Mangel an modernen Grenzübergängen behindert den innerafrikanischen Handel und Personenverkehr. Tagelang stehen Lastwagen Schlange, um abgefertigt zu werden. Die Pläne für den Eisenbahnbau von Kenia nach Kamerun und von Kairo nach Kapstadt liegen zwar schon seit langem auf dem Tisch, doch es fehlt die Finanzierung. Südafrikas Präsident Jacob Zuma appellierte vor Kurzem an die BRIC-Staaten Bra-



Jahrzehntelang sind nahezu alle Investitionen in die Infrastruktur auf nationaler Ebene erfolgt. Das ändert sich nur langsam. Die politische Koordination erweist sich oft als schwierig. Doch um die Infrastruktur vor allem in den Bereichen Transport, Wasser und Energie zu verbessern, ist grenzüberschreitende Kooperation nötig.



silien, Russland, Indien und China, beim Ausbau der transnationalen Verkehrswege in Afrika mitzuwirken.

Nicht nur der Warenumsatz nimmt rapide zu, auch die Passagierströme im Flugverkehr haben sich innerhalb von 14 Jahren verdoppelt. Nairobi, Johannesburg und Addis Abeba sind heute wichtige Drehkreuze im internationalen Flugverkehr. Die nationalen Fluggesellschaften South African Airways, Kenya Airways und Ethiopian Airlines fliegen mehrere Ziele in Afrika und in der Welt an. Der Rest des Kontinents fällt dagegen weit zurück. Zu Zeit ist das Ingenieurbüro Dorsch an der Planung und Bauaufsicht des neuen Flughafens in der sudanesischen Hauptstadt Khartoum beteiligt.

Bei den enormen Infrastruktur-Bedürfnissen ist es sehr schwer, die notwendige Finanzierung zu finden. Die meisten afrikanischen Regierungen haben erkannt, dass sie die Probleme nicht mehr allein in den Griff bekommen. Sie versuchen nun, auf ein im Westen bekanntes System zu setzen: Public-private-Partnership. Bei der Aushandlung der Modalitäten gibt es aber vorerst viele Probleme und Ungereimtheiten. Aller Anfang ist schwer.

Trust is our business.

Creating Confidence. Across the globe, governments, central banks, and technology companies place their trust in our solutions. In close cooperation with our clients, we provide innovative products in the fields of banknote security, personal identification, telecommunications, and electronic transactions. For over 150 years, we've been setting new standards for the world of tomorrow – today. www.gi-de.com



Giesecke & Devrient
Creating Confidence.