

Policy Briefing zur KAS-Studie

Corridor de Lobito : La réconfiguration géopolitique des flux de transport des minerais de la RDC et de la Zambie, Prof. Jean-Pierre Mpiana Tshitenge

Dt. Der Lobito-Korridor - Rohstoffe, Infrastruktur und geopolitischer Wettbewerb in Zentral- und Südafrika, Prof. Jean-Pierre Mpiana Tshitenge

erstellt für **DAS-Gespräch am 08.07.2028 mit Timo Roujean, Leiter des KAS-Länderprojekts DR Kongo**

Executive Summary

Der globale Übergang zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft, gekoppelt mit der digitalen Transformation, hat kritische Mineralien zu einer der wichtigsten strategischen Ressourcen des 21. Jahrhunderts gemacht. Kupfer, Kobalt, Lithium und Nickel sind heute unverzichtbare Vorprodukte für Elektromobilität, Energienetze, Batteriespeicher, Digitalisierung und künstliche Intelligenz. Der Katangesische-Kupfergürtel, auch Zentralafrikanischer Kupfergürtel oder Copperbelt genannt, der sich über den Süden der Demokratischen Republik Kongo (DR Kongo) und den Norden von Sambia erstreckt, bildet dabei das wichtigste Kupfer- und Kobaltzentrum der Welt. Die DR Kongo verfügt über 50–80 % der weltweiten Kobaltreserven, rund 10 % der globalen Kupferreserven, 34 % der bekannten Coltan-Vorkommen und beherbergt 32 % der globalen Tantal-Produktion. Gleichzeitig entwickelte sich die kongolesische Kupferproduktion zwischen 2021 und 2025 von knapp 1,8 Mio. Tonnen auf über 3,4 Mio. Tonnen und stieg damit um rund 89 %. Parallel zur steigenden Produktion verändert sich die geographische Ausrichtung der Lieferketten. Die Frage des Zugangs zu Exporthäfen wird zunehmend zu einer Frage wirtschaftlicher Wettbewerbsfähigkeit, politischer Souveränität und geopolitischer Einflussnahme. In diesem Zusammenhang hat der Lobito-Korridor das Potenzial, sich zu einer der strategisch wichtigsten Infrastrukturachsen Afrikas zu entwickeln. Der Korridor verbindet dabei den Kupfergürtel der DR Kongo und Sambias über Angola mit dem Atlantikhafen Lobito und bietet eine leistungsfähige Alternative zu den traditionellen Handelswegen über Durban, Dar-es-Salaam, Beira oder Walvis Bay.

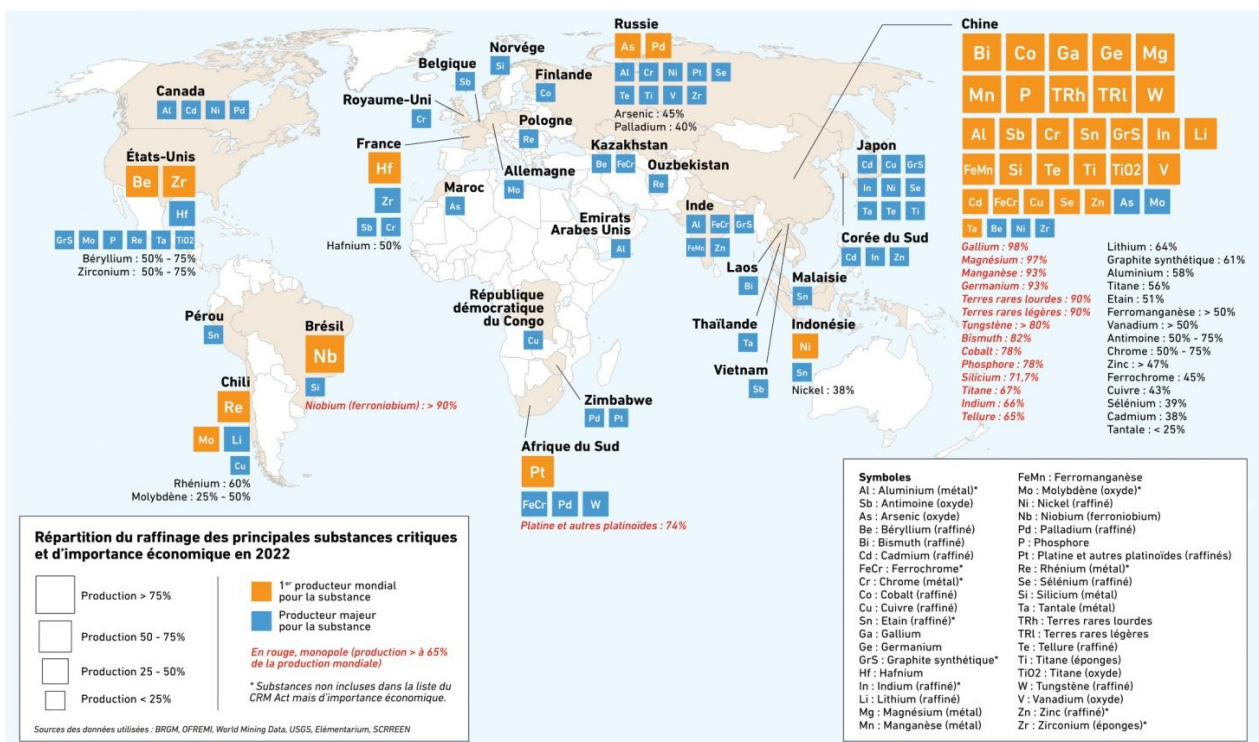
In seiner Konzeption ist der Lobito-Korridor jedoch weit mehr als ein Transportprojekt, sondern steht im Zentrum der geopolitischen Rivalität zwischen China, den Vereinigten Staaten und der Europäischen Union um die Kontrolle strategischer Lieferketten. Während China weiterhin eine dominante Stellung bei der Verarbeitung kritischer Mineralien inne hat, versuchen die USA und Europa über neue Infrastrukturinvestitionen alternative Rohstoffkorridore und Lieferketten aufzubauen. Der Lobito-Korridor muss deshalb nicht nur als Entwicklungsprojekt, sondern ebenfalls als geopolitisches Instrument betrachtet werden.

Die zentrale Herausforderung wird darin bestehen, zu verhindern, dass der Korridor nicht lediglich den Export unverarbeiteter Rohstoffe beschleunigt, ohne die lokale Wertschöpfung vor Ort zu stärken. Sein langfristiger Erfolg wird daher davon abhängen, ob entlang der bereitgestellten Infrastruktur industrielle Wertschöpfung, regionale Integration und wirtschaftlicher Wandel Fuß fassen, wie von in der Konzeption der EU vorhergesehen, und ob es den Befürwortern des Projekts gelingt, die Bedenken innerhalb der kongolesischen Regierung auszuräumen bzw. den dort bestehenden Interessenkonflikten angemessen Rechnung zu tragen.

1. Die globale Rückkehr der Rohstoffgeopolitik

Die internationale Wirtschaftsordnung befindet sich in einer tiefgreifenden Transformation. Während im 20. Jahrhundert Erdöl die zentrale strategische Ressource darstellte, sind es heute vor allem kritische Mineralien, die über den Erfolg industrieller und technologischer Entwicklungen entscheiden. Kupfer bildet das Rückgrat elektrifizierter Wirtschaftssysteme, Kobalt ist für moderne Batteriesysteme unverzichtbar, während Lithium und Seltene Erden wesentliche Komponenten zahlreicher Hochtechnologien darstellen. Die bisherigen geopolitischen Abhängigkeiten im Energiesektor werden daher zunehmend durch neue Rohstoffabhängigkeiten ersetzt. Staaten bemühen sich, kritische Lieferketten resilienter zu gestalten und ihre Abhängigkeit von einzelnen Lieferanten zu reduzieren. Dies gilt insbesondere für die Vereinigten Staaten und die Europäische Union, die ihre Abhängigkeit von chinesischen Verarbeitungs- und Raffinierungskapazitäten als strategisches Risiko betrachten.

Grafik 1: Veredelung der wichtigsten kritischen und wirtschaftlich bedeutenden Mineralien im Jahr 2022



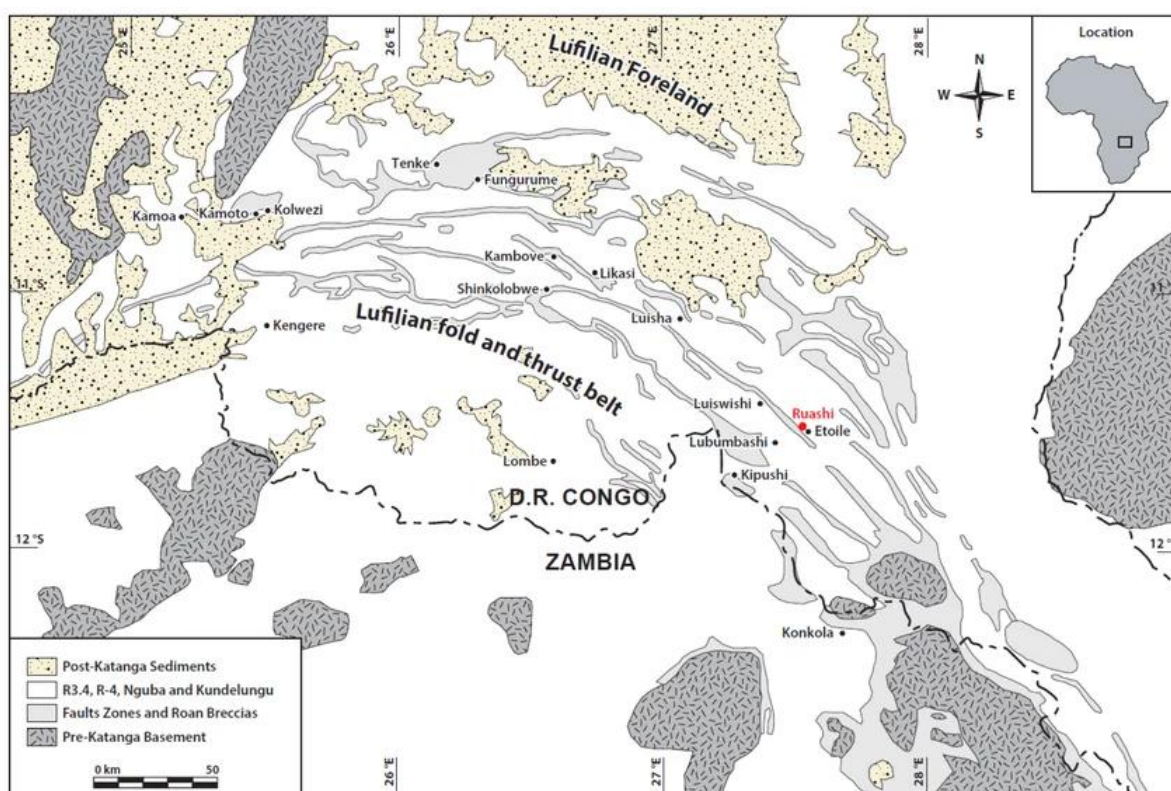
Quelle : minéralinfo.fr ; Les cartes de la géopolitique des ressources minières : production et réserves mondiales des substances clés | MineralInfo (07.07.2026)

Diese Entwicklung verleiht rohstoffreichen Regionen des Globalen Südens neue Bedeutung. Im Mittelpunkt dieser steht dabei der kongolesisch-sambische Copperbelt, ein rund 600 Kilometer langer und 50 Kilometer breiter Gürtel außergewöhnlich hoher Rohstoffkonzentration. Die Lagerstätten werden auf über 100 Millionen Tonnen Kupfer beziehungsweise auf mehr als zwei Milliarden Tonnen kupfer- und kobalthaltiger Erze geschätzt. Neben Kupfer und Kobalt finden sich dort bedeutende Vorkommen von Nickel, Uran, Zink, Palladium und Platin. Der Copperbelt ist damit nicht nur eine Bergbauregion, sondern ein geopolitischer Raum, dessen wirtschaftliche Bedeutung sich weniger aus der schieren Menge vorhandener Ressourcen als aus ihrer Funktion innerhalb globaler Wertschöpfungsketten ergibt. Der Zugang zu diesen Ressourcen entscheidet über die Wettbewerbsfähigkeit zentraler Zukunftsindustrien und damit langfristige wirtschaftliche Machtpositionen.

2. Der katangesische Kupfergürtel als strategischer Wirtschaftsraum

Nicht nur wirtschaftlich, sondern auch geologisch repräsentiert der Copperbelt eine der außergewöhnlichsten Lagerstätten der Welt. Dessen Kupfer- und Kobaltvorkommen entstanden vor etwa 800 bis 500 Millionen Jahren im Zusammenhang mit der Bildung des sogenannten Katanga-Supergroups-Beckens, eines großen Sedimentbeckens, das sich über das heutige Südost-Kongo, Nordsambia und Teile Angolas erstreckte. Während der panafrikanischen Gebirgsbildung vor rund 650 bis 500 Millionen Jahren wurden die Sedimente gefaltet und tektonisch verformt. Diese Prozesse konzentrierten die Mineralisierung zusätzlich und schufen die heute abbauwürdigen Lagerstätten.

Grafik 2: Geologische Formation des zentralafrikanischen Kupfergürtel mit dem Katanga-Supergroup



Quelle: Mambwe, Shengo et al. 2021

Die rohstoffwirtschaftliche Verflechtung zwischen der DR Kongo und Sambia reicht daher weit über die nationalen Grenzen hinaus. Historisch betrachtet bildet die Copperbelt einen einheitlichen Wirtschaftsraum, dessen Trennung auf koloniale Grenzziehungen zurückzuführen ist. Rohstoffvorkommen, Verkehrsachsen und industrielle Zentren entwickelten sich unabhängig von späteren Staatsgrenzen und schafften bis heute enge Interdependenzen. Dennoch ergeben sich aus der geologischen Zusammensetzung erhebliche Unterschiede:

DR Kongo	Sambia
Höhere Erzgehalte an Kupfer und Kobalt	Größere räumliche Ausdehnung
Weltweit bedeutendste Kobaltvorkommen	Größerer Anteil klassischer Kupferminen
Lagerstätten um Kolwezi, Tenke, Kamoia-Kakula, Lubumbashi	Lagerstätten um Ndola, Kitwe, Chingola, Solwezi

Quelle: Mpiana 2026

Besonders deutlich werden diese Unterschiede bei der Produktionsentwicklung. Die DR Kongo hat sich innerhalb weniger Jahre zu einem der bedeutendsten Kupferexporteure der Welt entwickelt und Sambia als größter afrikanischer Kupferproduzent im Jahr 2013 abgelöst. Gleichzeitig bleibt Sambia trotz geringerer Produktionsmengen ein wichtiger Akteur im regionalen Bergbausystem und verfügt über erhebliche Reserven sowohl im Kupfer- als auch im Kobaltsektor. Die sambische Volkswirtschaft bezieht rund 80 Prozent ihrer Exporteinnahmen – entweder direkt oder indirekt – aus dem Bergbausektor, während der Bergbausektor in der DR Kongo über 95 Prozent der Warenexporte ausmacht.

Jahr	Kupfer DRK Export (t)	Kobalt DRK Export (t)	Zink DRK Export (t)	Kupfer Sambia (t)	Kobalt Sambia (t)	Nickel Sambia (t)	Gold Sambia (kg)
2021	1.797.936	93.011	16.079	803.747	240	3.834	3.599
2022	2.394.630	115.371	13.578	763.550	252	4.059	2.945
2023	2.752.518	152.799	13.404	732.583	207	7.980	2.237
2024	3.100.234	198.777	43.590	820.676	1.409	21.040	3.142
2025	3.403.007	44.334	209.307	–	–	–	–

Quelle: CTCPM (RDC) und ITIE Zambia / Ministry of Mines and Mineral Development Zambia

Die zentrale Herausforderung beider Länder besteht nicht mehr in der Förderung der Rohstoffe selbst, sondern zunehmend in ihrer effizienten Vermarktung. Transportkosten, Transitzeiten und logistische Zuverlässigkeit, welche sich unmittelbar auf die Wettbewerbsfähigkeit der Rohstoffexporte auswirken. Infrastruktur wird damit zu einem entscheidenden ökonomischen Faktor. Der Ausbau der Verbindung von der kongolesisch-sambischen Kupferregion bis zum Hafen von Lobito in Angola soll die Transportzeiten verkürzen, die Logistikkosten senken und den Zugang zu den europäischen und amerikanischen Märkten verbessern. Darüber hinaus wird der Lobito-Korridor nach seiner Fertigstellung bestehende Transportadern erheblich verändern – steht zugleich aber auch in unmittelbarem Widerspruch zur nationalen Strategie, deren Ziel es ist, Güter über den innerkongolesischen Korridor zum Tiefseehafen Banana selbst zu transportieren und dort zu verfrachten.

3. Der Wettbewerb der Exportkorridore in der SADC-Region

Die Exportwirtschaft des zentralafrikanischen Kupfergürtels hängt seit Jahrzehnten von verschiedenen regionalen Transportkorridoren ab, welche die Binnenregionen der DR Kongo und Sambias mit den Häfen des Atlantischen und Indischen Ozeans verbinden. Der Wettbewerb zwischen diesen Korridoren bestimmt maßgeblich die Struktur der regionalen Handelsströme. Die wichtigsten Alternativen dabei sind:

- **Dar-es-Salaam-Korridor (auch TAZARA-Korridor)**
Dieser verbindet Sambia und die DR Kongo mit Tansania. Trotz historischer Bedeutung leidet die Route unter Überlastungen und administrativen Verzögerungen. Transitzeiten von 19 bis 20 Tagen sind üblich.
- **Nord-Süd-Korridor**
Über Simbabwe nach Durban bleibt dieser die wichtigste Route hinsichtlich des Volumens und der Markt-anbindung, während Überlastungen und lange Transportzeiten zu wachsenden Effizienzproblemen führen.

- **Beira-Korridor**

Trotz einer Transitzeit von bestenfalls 10 Tagen weist diese Strecke hinsichtlich der Infrastruktur und Effizienz Defizite auf, bleibt jedoch eine wichtige Alternative zum stärker frequentierten Nord-Süd-Korridor.

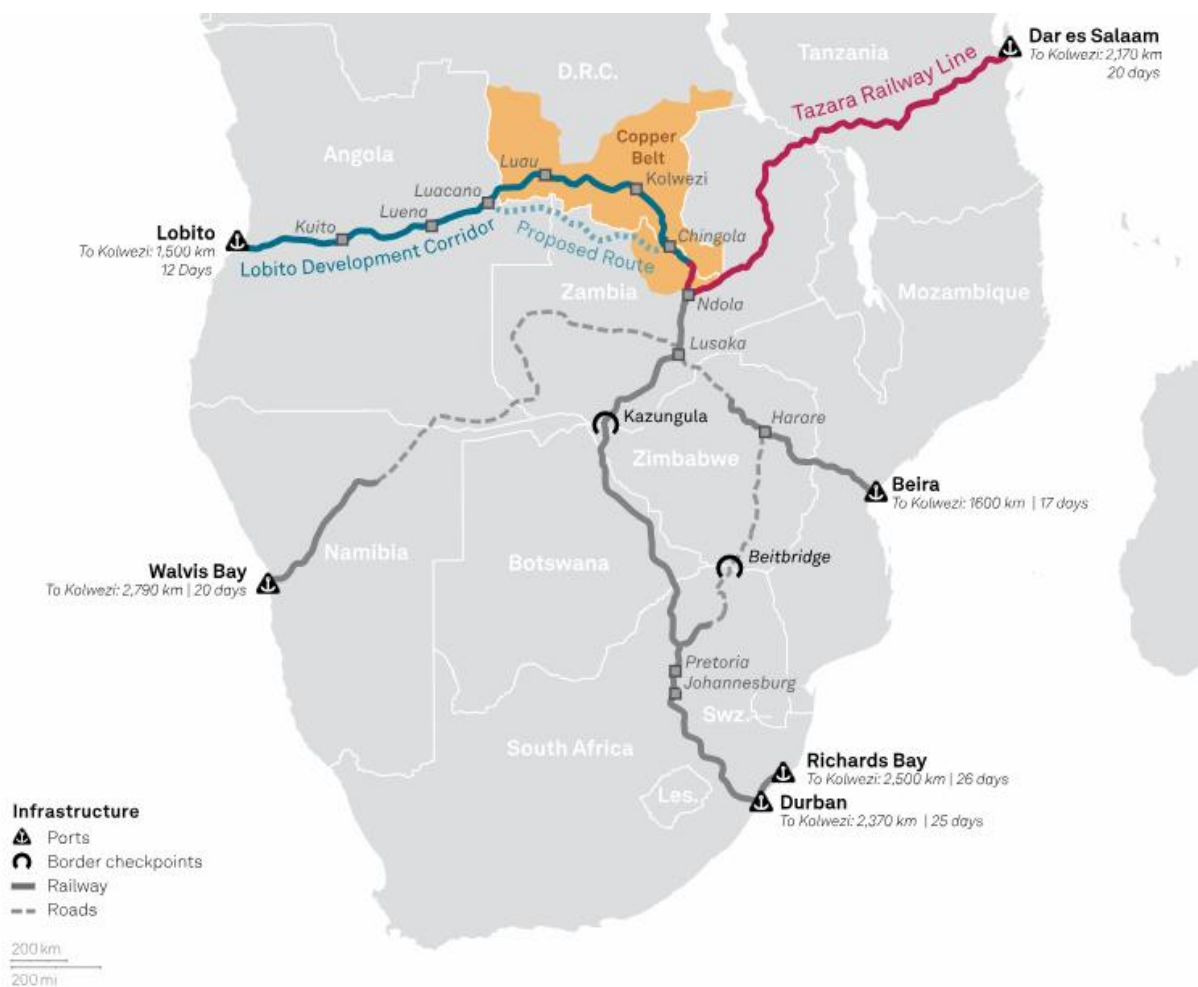
- **Walvis-Bay-Korridor**

Der namibische Korridor profitiert von moderner Infrastruktur, einer Freizone und effizienten Verwaltungsverfahren. Er zählt heute zu den wettbewerbsfähigsten Transportachsen der Region.

- **Lobito-Korridor**

Mit einer Transitdauer zwischen sieben und zehn Tagen weist Lobito das höchste Effizienzpotenzial auf. Die Route ist kürzer, weniger überlastet und zunehmend technisch modernisiert.

Grafik 3: Die Exportkorridore in der SADC-Region



Quelle: Lobito Corridor Investment Promotion Authority 2024; [Dueling Rail Projects Hint at Intensifying Contest for Africa's Critical Minerals](#) (07.07.2026)

Die Analyse der Leistungsfähigkeit zeigt deutliche Unterschiede. Walvis Bay, Lobito und der Nord-Süd-Korridor weisen gegenwärtig die höchste Wettbewerbsfähigkeit auf. Entscheidende Faktoren sind kurze Transitzeiten, moderne Infrastruktur, effizientere Grenzabfertigung und geringere operative Kosten. Dagegen leiden Dar es Salaam und Beira weiterhin unter Überlastungen, regulatorischen Hürden und infrastrukturellen Engpässen.

Besonders bemerkenswert ist dabei die Kostenstruktur entlang regionaler Lieferketten. Die Untersuchung der Route Kolwezi-Ndola zeigt, dass ein erheblicher Teil der Transportkosten nicht auf die eigentliche Beförderung entfällt, sondern auf Mautgebühren, Steuern, administrative Abgaben und Grenzformalitäten. Auf einer Strecke von 1.280 Kilometern entstehen Kosten von rund 3.653 US-Dollar pro Lastwagen bzw. etwa 52 US-Dollar pro transportierte Tonne. Die Wettbewerbsfähigkeit der verschiedenen Korridore in der SADC-Region wird daher nicht nur von den geografischen Entfernungen bestimmt, sondern auch von der Qualität der institutionellen Rahmenbedingungen. Zollabfertigung, Digitalisierung und Harmonisierung der Rechtsvorschriften sind von zunehmender Bedeutung.

4. Der Lobito-Korridor als Entwicklungsachse

Die historische Entstehung des Lobito-Korridors reicht bis in die Kolonialzeit zurück. Das Eisenbahnprojekt Benguela wurde zwischen 1902 und 1929 errichtet, um die Rohstoffvorkommen des Copperbelt mit dem Atlantik zu verbinden. Bereits in den 1930er Jahren entwickelte sich die Strecke zu einer der wichtigsten Transportachsen Afrikas. Gleichzeitig investierten Leopold II. und in der Folge der belgische Kolonialstaat – der seine Unabhängigkeit von anderen Kolonialmächten durch die Sicherstellung des Abtransports von Erzen aus dem Katanga-Kupfergürtel sichern wollte – in einen innerkongolesischen Transportkorridor, der größtenteils aus einem Schienennetz und Flusstransportwegen bestand. Diesem Vorbild folgend, zielt die nationale Strategie der kongolesischen Regierung darauf ab, diesen Korridor wiederzubeleben, wobei die veraltete Eisenbahninfrastruktur durch Straßen, die Route Nationale (RN1), ersetzt werden soll.

Grafik 4: Geplanter Verlauf der RN1 als Teil des Sakania-Banana-Korridors



Quelle : La Tribune 2025 ; En RDC, le corridor routier Sakania-Banana est déjà réalisé aux trois quarts et le rail devrait suivre (07.07.2026)

Aus pragmatischen Gründen verzichteten jedoch weder Leopold II. noch die belgische Kolonialregierung – noch die unabhängige Republik Kongo, später Zaire – auf diesen effizienten Exportkorridor, dessen Entwicklung für mehrere

Jahrzehnte durch den angolanischen Bürgerkrieg unterbrochen werden sollte. Die Zerstörung dessen Infrastruktur führte zu einer Verlagerung der Handelsströme in Richtung des Indischen Ozeans. Erst ab 2002 begann mit umfangreicher chinesischer Finanzierung die schrittweise Wiederherstellung der Eisenbahn- und Hafenanlagen auf angolanischer Seite. Nach einem weiteren weniger erfolgreichen Revitalisierungsversuch chinesischer Unternehmen im Jahr 2015 erhielt 2022 ein Konsortium aus westlichen Unternehmen – darunter das portugiesische Unternehmen Mota-Engil, das belgische Unternehmen Vecturis und Trafigura, ein Rohstoffhandelsriese mit Niederlassungen in Singapur und der Schweiz – den Zuschlag für die Modernisierung und den Ausbau der Strecke. Heute umfasst der Korridor ein multimodales Netzwerk von rund 2.304 Kilometern, das Schienen-, Straßen-, Hafen- und Logistikkomponenten miteinander verbindet. Der Hafen von Lobito besitzt eine jährliche Kapazität von rund zwei Millionen Tonnen, während die Bahninfrastruktur kontinuierlich modernisiert wird. Dabei liegt der entscheidende Vorteil in der erheblichen Verkürzung der Transportwege und Transitzeiten.

Grafik 5: Komponenten des Lobito-Korridors



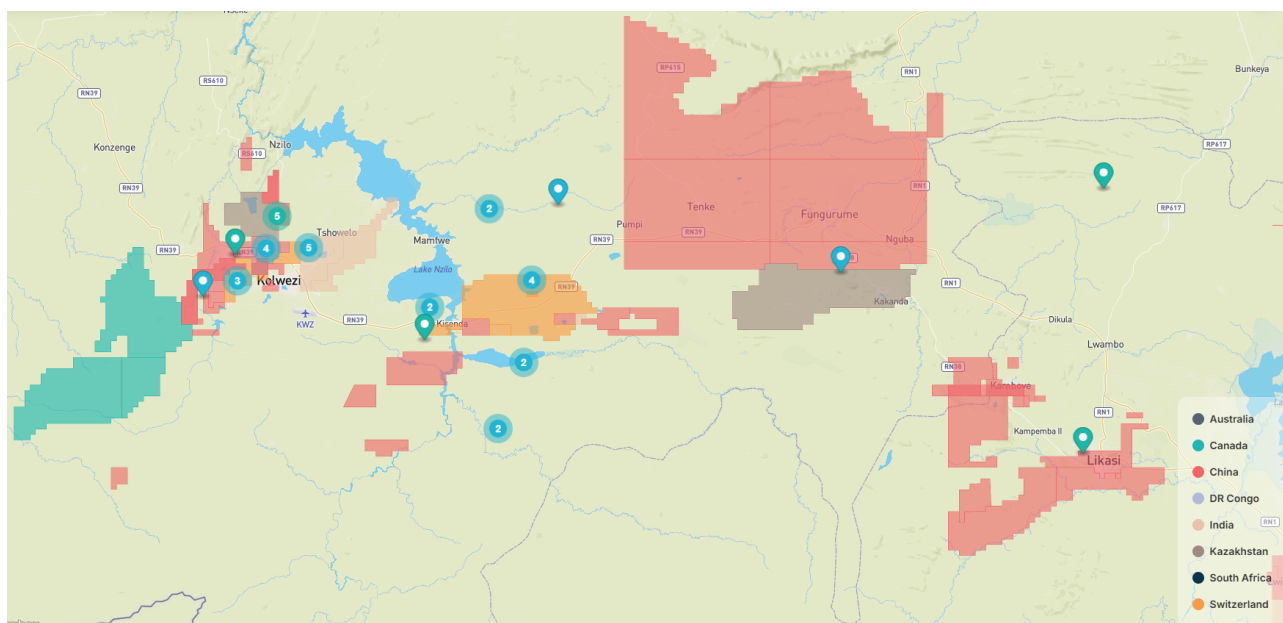
Quelle: Lobito Atlantic Railway 2026; [Brochure_LAR](#) (07.07.2026)

Im Verständnis der Europäischen Union soll der Lobito-Korridor nicht als bloßes Transportobjekt, sondern als „Development Corridor“ fungieren, dessen Wirkung weit über den Export von Kupfer und Kobalt hinausgehen soll. Der Ausbau von Eisenbahnen, Straßen und Häfen soll dabei mit Investitionen in Energieversorgung, Landwirtschaft, digitale Infrastruktur, Ausbildung, lokale Unternehmen und industrielle Wertschöpfung verknüpft werden. Ziel ist es, entlang der Korridorachse neue Wirtschaftsräume zu schaffen und die regionale Integration zwischen Angola, der DR Kongo und Sambia zu fördern. Damit verfolgt die EU einen ganzheitlichen Ansatz, bei dem der Korridor als Instrument zur wirtschaftlichen Transformation der Region dienen soll und somit lokale Wertschöpfung generieren, die Industrialisierung unterstützen und die wirtschaftliche Diversifizierung der beteiligten Länder vorantreiben soll.

5. Der Lobito-Korridor als Schauplatz geopolitischer Konkurrenz

Mit dem globalen Wettbewerb um kritische Mineralien hat sich der Charakter des Lobito-Korridors grundlegend verändert. Die Infrastruktur steht heute im Zentrum eines strategischen Wettbewerbs zwischen westlichen Staaten und China. China besitzt gegenwärtig eine dominierende Stellung in der Verarbeitung kritischer Rohstoffe. Das Land kontrolliert etwa 70 Prozent der globalen Kobaltraffinierung, rund 60 Prozent der Lithiumverarbeitung sowie bis zu 95 Prozent bestimmter Märkte für Seltene Erden. Darüber hinaus verfügen chinesische Unternehmen über bedeutende Beteiligungen an Minen in der DRK. Darunter auch die Mehrheitsanteile an der heute größten Kupfer-Kobalt Mine der Welt, Tenke-Fungurume, die das chinesische Unternehmen China Molybdenum (CMOC) im Jahr 2016 für 2,65 Mrd. US-Dollar vom US-Unternehmen Freeport-McMoRan übernahm.

Grafik 6: Bergbaukonzessionen in der Lualaba-Provinz (Grand Katanga) Stand 2025



Quelle : cobalt.chinaglobalsouth.com ; [Cobalt & Copper Production](#) (07.07.2026)

Kein Jahrzehnt ist seitdem vergangen, doch die Beziehungen zwischen den USA und China haben sich grundlegend verändert: Die Vereinigten Staaten befinden sich mittlerweile in einer offenen systemischen Rivalität mit der Volksrepublik China, und auch die Europäische Union betrachtet Chinas Marktkonzentration zunehmend als strategisches Risiko. Initiativen wie der „Inflation Reduction Act“, der „Critical Raw Materials Act“ oder die „Partnership for Global Infrastructure and Investment“ verfolgen deshalb die Zielsetzung, alternative Lieferketten aufzubauen und die Rohstoffversorgung zu diversifizieren. Der Lobito-Korridor ist dabei zu einem Schlüsselprojekt dieser Strategie geworden. Insbesondere die unter der Trump-Administration geschlossenen Sicherheits- und Rohstoffabkommen zwischen den USA und der DR Kongo „Security for Minerals“ sind Ausdruck dieses grundlegenden strategischen Wandels. Während die DR Kongo nicht militärisch in der Lage ist, die besetzten Gebiete im Osten zurückzuerobern, steht „Security for Minerals“ für den Versuch der USA, den Zugang zu strategischen Mineralien der DR Kongo durch eine Kombination aus Sicherheitskooperation, Infrastrukturinvestitionen und Lieferkettenpolitik abzusichern.

Als Gegenleistung für die verstärkte sicherheitspolitische Zusammenarbeit mit der DR Kongo konnten die USA ihre Position im strategischen Rohstoffsektor des Landes erheblich ausbauen. Zu den wichtigsten Projekten zählen die vom US-Außenministerium unterstützte Konzession des kongolesischen Abschnitts des Lobito-Korridors (Dilolo–Sakania), die für die Ausfuhr kongolesischer Mineralien zum Atlantik von zentraler Bedeutung ist. Darüber hinaus wurde die Übernahme von Vermögenswerten der CHEMAF-Gruppe durch ein westlich unterstütztes Konsortium genehmigt, während das Orion Critical Minerals Consortium Zugang zu weiteren strategischen Bergbauaktiva anstrebt. Gleichzeitig positionierte sich KoBold Metals als potenzieller Schlüsselakteur im kongolesischen Lithiumsektor, insbesondere im Umfeld der weltweit bedeutenden Lagerstätte von Manono. Ergänzt werden diese Vorhaben durch die Beteiligung amerikanischer Finanzinstitutionen wie der DFC an Infrastrukturprojekten mit einem Volumen von mehreren hundert Millionen US-Dollar. Zusammengenommen sichern diese Investitionen den Vereinigten Staaten

bislang keinen formellen Besitz an den Mineralressourcen, verschaffen amerikanischen Unternehmen jedoch einen privilegierten Zugang zu zentralen Rohstoff-, Logistik- und Wertschöpfungsprojekten der DR Kongo. Der Lobito-Korridor wird dabei als zentrale logistische Achse verstanden, um die Rohstoffversorgung westlicher Industrien zu diversifizieren und die Abhängigkeit von China zu verringern.

Im Wettbewerb um den privilegierten Zugang zu strategischen Mineralien stehen sich unterschiedliche Entwicklungsansätze gegenüber. Während die USA primär auf schnelle Infrastrukturentwicklung und Versorgungssicherheit setzen, verfolgt die Europäische Union einen stärker normativen Ansatz, der Governance, Nachhaltigkeit und regionale Wertschöpfung in den Mittelpunkt stellt. China wiederum bleibt durch sein Modell „Rohstoffe gegen Infrastruktur“ ein äußerst flexibler und handlungsfähiger Akteur. Zudem hat China für die Modernisierung des TAZARA-Korridors Investitionen in Höhe von rund 1,4 Mrd. US-Dollar zugesagt. Die Finanzierung erfolgt über die ‚China Civil Engineering Construction Corporation‘ (CCECC) im Rahmen einer 30-jährigen Konzession, welche die vollständige Sanierung der Bahnstrecke, die Beschaffung neuer Lokomotiven und Waggons sowie den langfristigen Betrieb der Infrastruktur umfasst.

Grafik 7: Ausbau und Rehabilitierung des TAZARA-Eisenbahnnetzes



Quelle: <https://www.railway.supply/tazara-railway-reconstruction-and-modernization-of-africas-key-line/> (07.07.2026)

Des Weiteren unterstützt China den Ausbau der Verbindung zwischen der Lithiumlagerstätte Manono und dem Hafen Kalemie am Tanganjikasee mit einer Investitionssumme von 537 Mio. USD. Dieses Projekt soll den Export von Lithium und anderen Mineralien über Tansania und den Indischen Ozean erleichtern. Passend hierzu beteiligen sich chinesische Akteure an der Entwicklung des Industrie- und Mineralhafens in Kalemie mit einem Investitionsvolumen von etwa 70 Mio. USD und einer geplanten Umschlagskapazität von rund 2 Mio. Tonnen jährlich.

6. Finanzierung: Zwischen Ambition und Realität

Die wachsende Internationalisierung afrikanischer Infrastrukturprojekte wird anhand der Finanzierung des Lobito-Korridors nur allzu deutlich. Zu den wichtigsten Akteuren zählen die EU, die USA, die African Finance Corporation, die Afrikanische Entwicklungsbank, die Weltbank, die Development Bank of Southern Africa sowie private Unternehmen. Trotz milliardenschwerer Ankündigungen besteht jedoch eine erhebliche Diskrepanz zwischen zugesagten und tatsächlich ausgezahlten Mitteln. Während technische Studien schnell finanziert werden, verlaufen Genehmigungs- und Umsetzungsprozesse für Großprojekte deutlich langsamer. Gleichzeitig erschwert die Fragmentierung der Finanzierungslandschaft eine kohärente Projektsteuerung.

Tabelle 3: Angekündigte Finanzierungen des Lobito-Korridors nach institutionellen Akteuren

Institutionelle Kategorie	Akteur	Angekündigte Finanzierung (USD)	Projekt / Verwendungszweck	Auszahlungsstand
Multilaterale Finanzinstitutionen	African Finance Corporation (AFC)	ca. 320 Mio. USD	Strukturierung des Korridors und Mobilisierung von Kapital für die Bahnverbindung Sambia-Lobito	Niedrig (Strukturierungsphase)
	Afreximbank	Nicht spezifiziert	Förderung des innerafrikanischen Handels und Handelserleichterung entlang des Korridors	Nicht angegeben
	Afrikanische Entwicklungsbank (AfDB/BAD)	Nicht spezifiziert	Unterstützung der regionalen Integration und des multimodalen Transportkorridors	Nicht angegeben
	Weltbank	50 Mio. USD	Eisenbahnabschnitt Dilolo-Kolwezi-Tenke sowie logistische Unterstützung	Niedrig (Anfangsphase)
	Development Bank of Southern Africa (DBSA)	200 Mio. USD	Beteiligung an der Finanzierung der Benguela-Eisenbahn	Mittel
Europäische Institution	Europäische Union (Global Gateway)	2,1 Mrd. USD	Infrastruktur, Energie, Humankapital und Wertschöpfungsketten	Niedrig (Programmierungsphase)
	Italien (PGII/G7)	320 Mio. USD	Finanzierung eines strategischen Eisenbahnabschnitts	Niedrig
US-amerikanische Institution	U.S. International Development Finance Corporation (DFC)	553 Mio. USD	Modernisierung der Eisenbahn Lobito-Luau (Angola)	Teilweise ausgezahlt

	USTDA	2–13 Mio. USD	Machbarkeitsstudien und Umweltprüfungen	Hoch
Nationale Re- gierungen	Angola	Nicht spezifiziert	Bereitstellung von Infrastruktur, Konzessionen und logistischer Unterstützung	Laufend
	Demokratische Republik Kongo	Nicht spezifiziert	Institutionelle Unterstützung sowie Abschnitt Dilolo–Kolwezi	Laufend
	Sambia	Nicht spezifiziert	Eisenbahnverlängerung und Bergbauanbindung Richtung Lobito	Laufend
Privatwirtschaft / PPP	Lobito Atlantic Railway (LAR)	455 Mio. USD (Angola) + 100 Mio. USD (DR Kongo)	Sanierung und Betrieb der Benguela-Eisenbahn	Hoch
	Ivanhoe Mines	Nicht spezifiziert	Nutzung des Korridors für den Export von Kupfer aus Kamo-a-Kakula	Laufend
	Zijin Mining	Nicht spezifiziert	Bergbauexporte über den Lobito-Korridor	Laufend

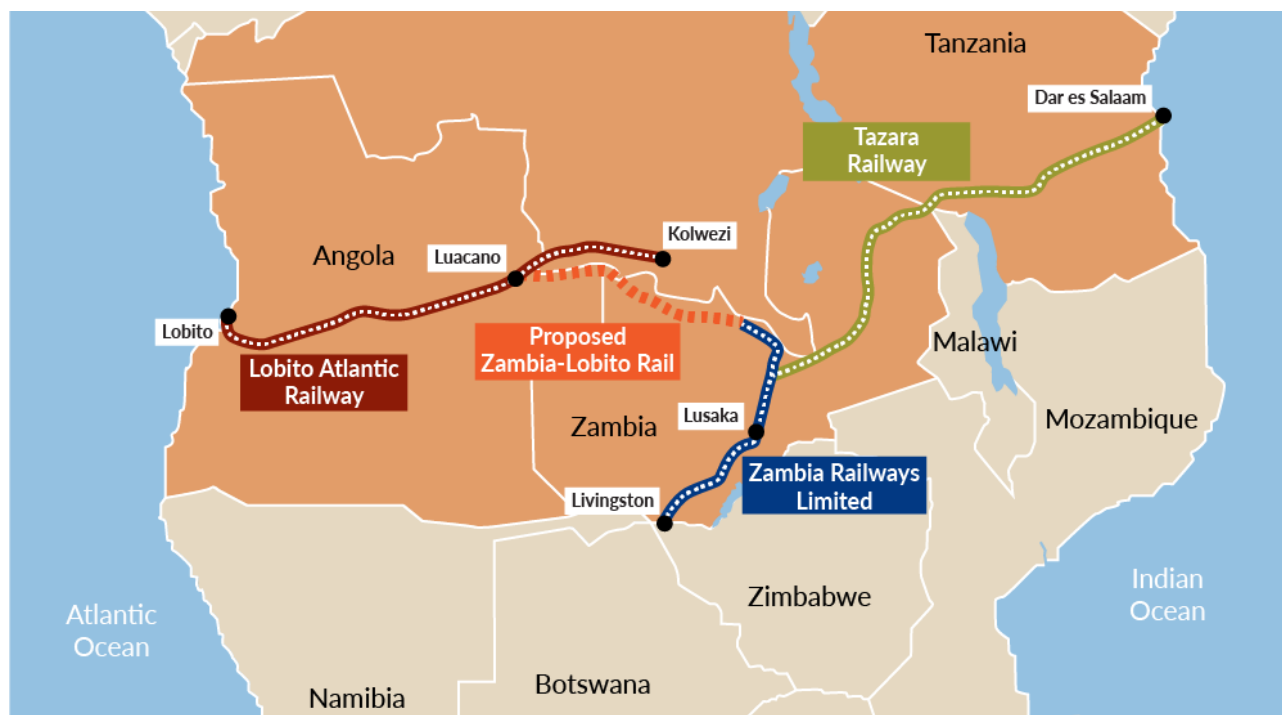
Quelle: Mpiana 2026

Zentrale Herausforderungen liegen deshalb weniger im Zugang zu Kapital als in dessen wirksamer Koordinierung. Ohne strategische Priorisierung droht Gefahr, dass einzelne Investitionsvorhaben nebeneinander bestehen, ohne die angestrebten Entwicklungseffekte zu erzeugen. Ein weiterer Knackpunkt für die langsame Auszahlung der zugesagten Mittel liegt in den unterschiedlichen Vorstellungen über die Zukunft des kongolesischen Eisenbahnabschnitts und die Rolle der staatseigenen Eisenbahngesellschaft SNCC. Die Regierung der DR Kongo betrachtet die Strecke Dilolo–Kolwezi–Sakania als strategische nationale Infrastruktur und sieht in der SNCC einen Schlüsselakteur für die wirtschaftliche Integration, die territoriale Kohäsion und die nationale Souveränität. Die internationalen Geber hingegen betrachten den Abschnitt vor allem als Teil einer effizienten Rohstoff- und Exportlogistikkette für Kupfer und Kobalt. Zudem hat sich die SNCC durch Mittelveruntreuung und Ineffizienz in der Vergangenheit nicht als vertrauenswürdiger Partner erwiesen. Daher bevorzugen viele Financiers Konzessions- und Public-Private-Partnership-Modelle nach dem Vorbild der Lobito Atlantic Railway in Angola. Solange jedoch ungeklärt bleibt, ob die SNCC künftig Betreiberin bleibt oder private Akteure eine zentrale Rolle übernehmen, zögern viele Geber mit größeren Infrastrukturinvestitionen. Die langsamen Auszahlungen spiegeln somit nicht nur technische oder administrative Probleme wider, sondern auch einen grundlegenden Unterschied zwischen einem staatszentrierten Entwicklungsansatz und einem auf Effizienz und Lieferketten ausgerichteten Investitionsmodell.

Sollten die Verzögerungen bei der Modernisierung des kongolesischen Eisenbahnabschnitts und die unterschiedlichen Vorstellungen zwischen der DR Kongo und den internationalen Gebern fortbestehen, könnte die nördliche Route über Sambia erheblich an Bedeutung gewinnen. Das geplante Bahnprojekt Chingola–Jimbe–Luacano würde

den sambischen Copperbelt direkt an den Lobito-Korridor anschließen und die Abhängigkeit von der SNCC sowie vom kongolesischen Streckenabschnitt reduzieren.

Grafik 8: Alternativroute des Lobito-Korridors über Sambia



Quelle: ISS 2024; [Cementing US-Angola ties: the significance of Biden's visit](#) | ISS Africa (07.07.2026)

Aus Sicht Sambias bietet diese Alternative die Möglichkeit, den Zugang zum Atlantik eigenständiger zu gestalten und Investitionen schneller umzusetzen. Für die DR Kongo besteht hingegen das Risiko, einen Teil der erwarteten Transitströme, Einnahmen und geopolitischen Bedeutung des Lobito-Korridors zu verlieren. Die Sambiaroute wirkt damit zugleich als Ausweichlösung für Investoren und als Druckmittel, um die Reform und Modernisierung der kongolesischen Infrastruktur zu beschleunigen.

7. Governance und institutionelle Herausforderungen

Mit der Schaffung der ‚Agence de Facilitation du Transport en Transit du Corridor de Lobito‘ (AFTTCL) wurde erstmals ein gemeinsamer institutioneller Rahmen geschaffen, der die Zusammenarbeit zwischen Angola, der DR Kongo und Sambia entlang des Korridors koordinieren soll. Die Agentur hat den Auftrag, regulatorische Harmonisierung voranzutreiben, Transit- und Zollverfahren zu vereinfachen, technische Standards anzugleichen sowie den Dialog zwischen Staaten, Infrastrukturbetreibern, Investoren und Entwicklungspartnern zu fördern. Damit bildet sie das zentrale Governance-Instrument für die Entwicklung eines integrierten Verkehrs- und Wirtschaftskorridors, hat die strukturellen Herausforderungen des Korridors bislang nicht vollständig überwinden können. Diese sind:

- **Unterschiedliche Steuerregime**

Die drei Mitgliedstaaten wenden unterschiedliche Steuer- und Abgabensysteme auf Transport-, Transit- und Bergbauaktivitäten an. Dies erhöht die Kosten für Unternehmen und erschwert die Entwicklung eines einheitlichen Wirtschaftsraums entlang des Korridors.

- **Divergierende Zollverfahren**

Die Zollabfertigung erfolgt weiterhin nach unterschiedlichen nationalen Verfahren und Standards. Dies führt zu längeren Grenzaufenthalten, höheren Transaktionskosten und einer Verringerung der Wettbewerbsfähigkeit des Korridors gegenüber alternativen Transportrouten.

- **Regulatorische Inkonsistenzen**

Unterschiede bei Investitionsvorschriften, Transportregeln, Konzessionsmodellen und technischen Standards erschweren die Planung und Umsetzung grenzüberschreitender Infrastrukturprojekte. Für Investoren erhöht dies die regulatorische Unsicherheit und das Geschäftsrisiko.

- **Mangelnde Interoperabilität**

Die Verkehrs- und Logistiksysteme der drei Länder sind nur begrenzt aufeinander abgestimmt. Unterschiede bei Betriebsstandards, Informationssystemen und Verwaltungsabläufen beeinträchtigen die Effizienz eines durchgängigen multimodalen Transportkorridors.

- **Politische Risiken**

Regierungswechsel, politische Instabilität, Sicherheitsprobleme sowie unterschiedliche nationale Prioritäten können die Kontinuität von Reformen und Investitionen beeinträchtigen. Diese Unsicherheiten wirken sich direkt auf die Bereitschaft internationaler Geber und privater Investoren aus.

- **Schwache institutionelle Kapazitäten**

Viele der beteiligten Behörden und öffentlichen Unternehmen verfügen nur über begrenzte personelle, technische und finanzielle Ressourcen. Dies erschwert die Projektsteuerung, die Umsetzung von Reformen sowie die Erfüllung der Governance- und Transparenzanforderungen internationaler Finanzierungspartner.

Zusammengefasst besteht die zentrale Herausforderung für die AFTTCL darin, aus drei unterschiedlichen nationalen Systemen einen integrierten und wettbewerbsfähigen Wirtschaftskorridor zu schaffen, der den Anforderungen von Investoren, Gebern und Nutzern gleichermaßen gerecht wird.

8. Chancen und Risiken

Wie ausführlich dargelegt, bietet der Lobito-Korridor erhebliche Entwicklungspotenziale und signifikante Wettbewerbsvorteile gegenüber bestehenden Transportwegen. Er kann Transportkosten senken, Investitionen mobilisieren, neue Industriecluster fördern und die regionale Integration innerhalb der SADC stärken. Insbesondere der Ausbau zu einem umfassenden Ost-West-Verkehrskorridor, der den Indischen Ozean mit dem Atlantik verbindet, könnte den zeitaufwändigen Umweg um das Kap verkürzen. Darüber hinaus entstehen Chancen für den Aufbau regionaler Wertschöpfungsketten im Bereich der Kupferverarbeitung, der Batterietechnik und der industriellen Fertigung. Diesen Chancen stehen jedoch erhebliche Risiken gegenüber. Der Korridor könnte bestehende extraktive Wirtschaftsstrukturen reproduzieren und überwiegend den Export unverarbeiteter Rohstoffe beschleunigen. Ebenso besteht die Gefahr einer ungleichen Verteilung wirtschaftlicher Gewinne zwischen den beteiligten Ländern. So verfügt Angola als Transitstaat über erhebliche strukturelle Vorteile gegenüber den Binnenregionen der DRK und Sambias.

Darüber hinaus bleiben soziale Auswirkungen, Umsiedlungen, die Schwächung bestehender Transportsektoren und potenzielle Konflikte um Landnutzung wichtige Herausforderungen.

Chancen	Risiken
Regionale Integration: Der Korridor stärkt die wirtschaftliche Vernetzung zwischen Angola, der DR Kongo und Sambia und fördert die Integration innerhalb der SADC.	Extraktive Wirtschaftsstrukturen: Der Korridor könnte vor allem den Export unverarbeiteter Rohstoffe beschleunigen, ohne ausreichende lokale Wertschöpfung zu schaffen.
Industrielle Diversifizierung: Industrieparks, Sonderwirtschaftszonen und neue Produktionskapazitäten können die Abhängigkeit vom Bergbau reduzieren.	Dominanz externer Akteure: Internationale Geber, Investoren und Bergbauunternehmen könnten die Entwicklung stärker prägen als die beteiligten Staaten selbst.
Lokale Wertschöpfung: Die Verarbeitung von Kupfer, Kobalt und Batteriemineralien vor Ort könnte höhere wirtschaftliche Erträge in der Region sichern.	Ungleiche Verteilung der Gewinne: Die wirtschaftlichen Vorteile könnten sich auf einzelne Regionen, Unternehmen oder Eliten konzentrieren.
Beschäftigungseffekte: Infrastruktur-, Industrie- und Logistikprojekte schaffen neue Arbeitsplätze und fördern die lokale Entwicklung.	Soziale Verwerfungen: Umsiedlungen, Nutzungskonflikte und soziale Spannungen können begleitende Folgen der Entwicklung sein.
Investitionsmobilisierung: Der Korridor zieht erhebliche internationale Investitionen in Infrastruktur, Energie und Logistik an.	Geopolitische Instrumentalisierung: Der Korridor steht im Mittelpunkt des Wettbewerbs der USA, der EU und Chinas um kritische Mineralien.
Technologische Modernisierung: Der Ausbau von Eisenbahnen, Häfen und Logistiksystemen verbessert die Wettbewerbsfähigkeit der Region.	Finanzierungsrisiken: Die Kluft zwischen angekündigten und tatsächlich ausgezahlten Mitteln kann die Umsetzung verzögern.

Quelle: Mpiana 2026

9. Schlussfolgerung

Der Lobito-Korridor ist weit mehr als eine Eisenbahnverbindung zum Atlantik. Er ist Ausdruck der geopolitischen Neuordnung globaler Rohstoffströme, in der sich die Interessen rohstoffreicher afrikanischer Staaten, westlicher Industrienationen und Chinas kreuzen. Die strategische Bedeutung des Projekts wird in den kommenden Jahren, insbesondere mit dem zunehmenden Engagement der USA, weiterwachsen. Dabei liegt die eigentliche Bewährungsprobe nicht im Ausbau von Gleisen und Hafenanlagen, sondern in der Frage, ob es Angola, der Demokratischen Republik Kongo und Sambia gelingt, aus einem Rohstoffkorridor einen Entwicklungsraum zu schaffen. Nur wenn Infrastruktur, Industrialisierung, Ausbildung, Energieversorgung und regionale Integration gemeinsam vorangetrieben werden, kann Lobito zu einem Modell für eine neue Phase wirtschaftlicher Transformation in Afrika werden.

Policy Recommendations

Um das Infrastrukturprojekt „Lobito-Korridor“ erfolgreich umzusetzen, sein Potenzial auszuschöpfen und Effizienzgewinne freizusetzen, ergeben sich aus den oben dargelegten Fakten verschiedene Handlungsempfehlungen für die zahlreichen beteiligten Akteure. Um den Lobito-Korridor von einem Exportkorridor in einen Entwicklungskorridor zu verwandeln, sollten Angola, die Demokratische Republik Kongo und Sambia folgende Maßnahmen ergreifen:

- Aufbau gemeinsamer Zoll- und Grenzsyste
- weitere Harmonisierung regulatorischer Rahmenbedingungen,
- Schaffung von Sonderwirtschaftszonen entlang des Korridors,
- Förderung lokaler Zuliefer- und Verarbeitungsindustrien,
- Mobilisierung nationaler Finanzierungsquellen,
- Einrichtung regionaler Infrastruktur- und Rohstofffonds,
- stärkere Einbindung lokaler Unternehmen und Arbeitskräfte.

Für internationale Partner sollte die Priorität weniger auf der Förderung reiner Rohstoffexporte als auf der Entwicklung regionaler Wertschöpfungsketten liegen. Infrastrukturinvestitionen sollten systematisch mit Energieversorgung, Berufsbildung, Digitalisierung und Industrialisierungsstrategien verknüpft werden. Für die Europäische Union ergeben sich daraus folgende Handlungsempfehlungen:

1. Beschleunigung der Projektumsetzung.
2. Förderung lokaler Verarbeitung statt ausschließlich Rohstoffexport.
3. Unterstützung technischer Ausbildung und Technologietransfer.
4. Unterstützung regionaler Lieferketten für Batterien und Kupferprodukte.
5. Beteiligung an der Umsetzung des nationalen Banana-Sakania-Korridors

Deutschland kann die EU-Strategie in den folgenden Handlungsfeldern stärken:

1. Strategische Unterstützung des Lobito-Korridors im Rahmen der Rohstoffpartnerschaften.
2. Förderung nachhaltiger Raffinerungs- und Verarbeitungsprojekte.
3. Unterstützung dt. Unternehmen bei langfristigen Investitionen in regionale Wertschöpfungsketten.
4. Ausbau der Zusammenarbeit mit den Ländern im Bereich Berufsbildung und Logistikmanagement.
5. Investitionen in der Energieinfrastruktur entlang des Lobito-, als auch Banana-Korridors

Die Unterstützung für den Ausbau des „Banana Corridor“ mag im Fall des Lobito-Korridors auf den ersten Blick widersprüchlich erscheinen, ist jedoch von erheblicher strategischer Bedeutung. Verschiedene intellektuelle und politische Kreise betrachten den Lobito-Korridor als „imperiales Werkzeug“ des Westens, der der kongolesischen Regierung von den USA aufgrund der militärischen Krise im Osten des Landes aufgezwungen wurde. Der Diskurs um den nationalen Exportkorridor findet daher nicht nur in der Bevölkerung, sondern auch in Elitekreisen starke Unterstützung. Abgesehen davon, dass der parallel zum Lobito-Korridor verlaufende „Banana Corridor“ umfangreiches Potenzial für Investitionen in kritische Infrastruktur, den Agrarsektor und den Bergbau bietet, verfügen die Bergbaustädte im Süden mittelfristig über ausreichendes Potenzial, um beide Korridore zu alimentieren.

Darüber hinaus würde die Europäische Union ihren regionalen Partnern ein starkes Signal senden, dass die lokale Wertschöpfung nicht nur ein Lippenbekenntnis ist, sondern ein integraler Bestandteil der künftigen Zusammenarbeit sein wird. Mit einer solchen politischen Haltung würde die Europäische Union nicht nur den Kritikern des Lobito-Projekts das Wasser abgraben, sondern auch Chinas dominante Position und das wachsende Engagement Russlands schwächen, das sich über kasachische Unternehmen mit russischem Kapital ebenfalls im zentralafrikanischen Kupfergürtel etabliert hat.

Sollten die Europäische Union und die USA keinen Konsens mit der Regierung der DR Kongo über die Nutzung des Lobito-Korridors und die Rolle des Staates in dieser Hinsicht erzielen, laufen die Europäische Union und die DR Kongo Gefahr, als große Verlierer aus diesem Projekt hervorzugehen. Dabei hilft es, den Blick über den Kupfergürtel hinaus zu richten und den Lobito-Korridor in seiner Gesamtheit als regionale Verkehrs- und Wirtschaftsachse zu betrachten, die Ost und West verbindet und von der alle beteiligten Staaten und ihre Bevölkerungen nur gewinnen können – ungeachtet der unmittelbaren kurzfristigen Vorteile einseitiger nationaler Alleingänge.

Die umfassende Studie ist auf unserer KAS-Homepage unter folgendem Link abrufbar (Übersetzung ins Englische folgt): <https://www.kas.de/fr/analysen-und-argumente/detail/-/content/corridor-de-lobito-la-reconfiguration-geo-politique-des-flux-de-transport-des-minerais-de-la-rdc>

Für weitere Fragen melden Sie sich gerne unter: timo.roujean@kas.de