

öffentliche Krankenhaus in der ganzen Region werden.

Bis 2016 sollen für insgesamt 4,5 Milliarden US-Dollar zusätzlich acht weitere Krankenhäuser mit zusammen 5.350 Betten gebaut werden. Die Bettenkapazitäten würden sich damit mehr als verdoppeln. Geplant sind unter anderem ein Kinderkrankenhaus und eine Entbindungsklinik. Des Weiteren ist eine 600 Betten große Universitätsklinik in Sahdiyah (150 Millionen US-Dollar) geplant. Außerdem eröffneten allein zwischen 2002 und 2008 drei Privatkliniken. Weitere sind geplant bzw. kurz vor der Fertigstellung. In Mahboola soll zum Beispiel bis Mitte 2013 in Kooperation mit der Universitätsklinik Hamburg auf 25.000 Quadratmeter ein „medical village“ entstehen, inklusive Hotel und Zentrum für medizinische Anwendungen.

Die 25 Millionen US-Dollar teuren „Clover Clinics“ im Ortsteil Jabriya sollen 2010 eröffnet werden und in einem 21-stöckigen Hochhaus

sowie siebenstöckigen Nebengebäude unter anderem Laboreinrichtungen, Spezialeinrichtungen für Sportsmedizin und physikalische Therapie bieten. Andere Dienstleistungen, wie „valet parking“ und eine Spezialklinik für ästhetische Chirurgie, gehören selbstverständlich auch dazu.

Auch die Weltgesundheitsorganisation rät Kuwait, real und substantiell in den Gesundheitssektor zu investieren. Denn in den letzten zwanzig Jahren sind nicht nur Investitionen in das Gesundheitswesen vernachlässigt worden, sondern Kuwait muss sich zusätzlich ganz neuen Herausforderungen stellen. Größte Herausforderung ist das anhaltend hohe Bevölkerungswachstum von zirka 2,5 Prozent pro Jahr. Gleichzeitig wird die kuwaitische Gesellschaft immer älter. Die Anzahl der Kuwaitis über 60 wird bis 2030 auf acht Prozent und bis 2050 auf 25 Prozent ansteigen. Wie andere entwickelte Gesellschaften auch, muss sich Kuwait zusätzlich darauf einstellen, dass

die größten Gefahren zukünftig nicht mehr von ansteckenden Krankheiten, sondern von „non-communicable diseases“ drohen: Herz- und Kreislaufleiden, Krebs, Übergewicht und Diabetes. Es bieten sich gute Chancen für deutsche Firmen – „High Tech“ aus Deutschland ist in Kuwait auch im Gesundheitssektor beliebt. Außer bei der Ausstattung von Kliniken ist deutsches Know-how auch bei Qualitätsmanagement, Ausbildung und Training gefragt. ■



Michael Worbs  
Bis Juli 2010 Botschafter der  
Bundesrepublik Deutschland  
in Kuwait.

## Eisenbahn in Kuwait – deutsche Maßarbeit am Golf?

VON RAGNAR WEILANDT

**A**nfang des 20. Jahrhunderts bauten deutsche Unternehmen eine Eisenbahn von Istanbul nach Bagdad. Die berühmte Bagdadbahn sollte ursprünglich durch Kuwait bis an den Persischen Golf weitergeführt werden – was die damalige politische Konstellation allerdings nicht zuließ. Mehr als hundert Jahre später bekommen Eisenbahnprojekte am Golf wieder Aufwind und insbesondere Kuwait verfolgt sehr ambitionierte Pläne. Wie damals könnte deutsche Eisenbahntechnik heute entscheidende Beiträge liefern.

Geplant sind bislang drei größere Projekte: Ein Metronetz soll die chronisch überfüllten Straßen in Kuwait City entlasten, ein Nahverkehrsnetz das Land erschließen und eine Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Saudi-Arabien an die geplante GCC Eisenbahn anbinden. Mit diesen Vorhaben gehört Kuwait zu den Vorreitern unter den immer stärker auf Bahnverkehr setzenden Golfstaaten.

Die 165 km lange Metro soll zu etwa einem Drittel unterirdisch verlaufen. Vorgesehen sind vier Linien mit rund 70 Stationen, die jährlich 69 Millionen Passagiere transportieren

können. Das Projekt hat ein Auftragsvolumen von 11,3 Milliarden US-Dollar und wird von der Kuwait Municipality sowie dem Kuwait Ministry of Communications (KMC) ausgeschrieben. Vergeben werden die Aufträge im Oktober 2011. Die ersten Bahnen sollen bereits 2014 fahren.

Das Nahverkehrsnetz soll Kuwait mit einer Nord-Süd-Achse von der irakischen zur saudischen Grenze und einer Ost-West-Achse von Kuwait City nach Salemy erschließen. Über Nebenstrecken sollen darüber hinaus die Häfen in Shuwaikh und Shuaiba sowie Bubiyan Island angefahren werden. Es ist angedacht, neben Personen auch Güter zu transportieren. Die Kosten werden auf etwa 14 Millionen US-Dollar veranschlagt, die Auftragsvergabe ist ebenfalls im Oktober 2011, Ende 2018 soll das System in Betrieb genommen werden.

Neben diesen beiden nationalen Projekten beteiligt sich Kuwait am GCC Railway. Bei ihrer Fertigstellung (in 2016), wird die Golf-Eisenbahn die sechs GCC-Staaten und fünf ihrer Hauptstädte verbinden. Auf einer Länge von 2.100 Kilometern wird sie dabei ein Gebirge, zwei größere Gewässer und drei Wüsten überwinden. Die teilnehmenden Staaten bauen und zahlen die auf ihrem Gebiet

liegenden Streckenabschnitte jeweils selbst. Die Kosten der auf kuwaitischem Gebiet liegenden Trasse, die von der Landeshauptstadt bis an die saudische Grenze führt und eine Länge von 135 Kilometern haben wird, belaufen sich auf 3,5 Milliarden US-Dollar.

Auf Grund der hohen Investitionskosten sind die Eisenbahnprojekte nicht unumstritten. Doch Umweltverschmutzung und Verkehrschaos – vor allem in Kuwait City – lassen kaum eine andere Wahl als verkehrspolitisch umzudenken. Profitieren könnten davon deutsche Unternehmen und Konsortien, die in anderen Golfstaaten wie Katar oder den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) bereits erfolgreich agieren. So wird die Deutsche Bahn in Katar mit einem lokalen Partner ein etwa 650 Kilometer langes Bahnnetz entwickeln und hat in den VAE einen ähnlichen Auftrag in Aussicht. Vier führende deutsche Ingenieurbüros im Bereich der Eisenbahntechnik haben sich zur German Railway Consult Middle East strategisch zusammengeschlossen, um den Markt der Golfregion besser bedienen zu können (siehe Seite 44). ■