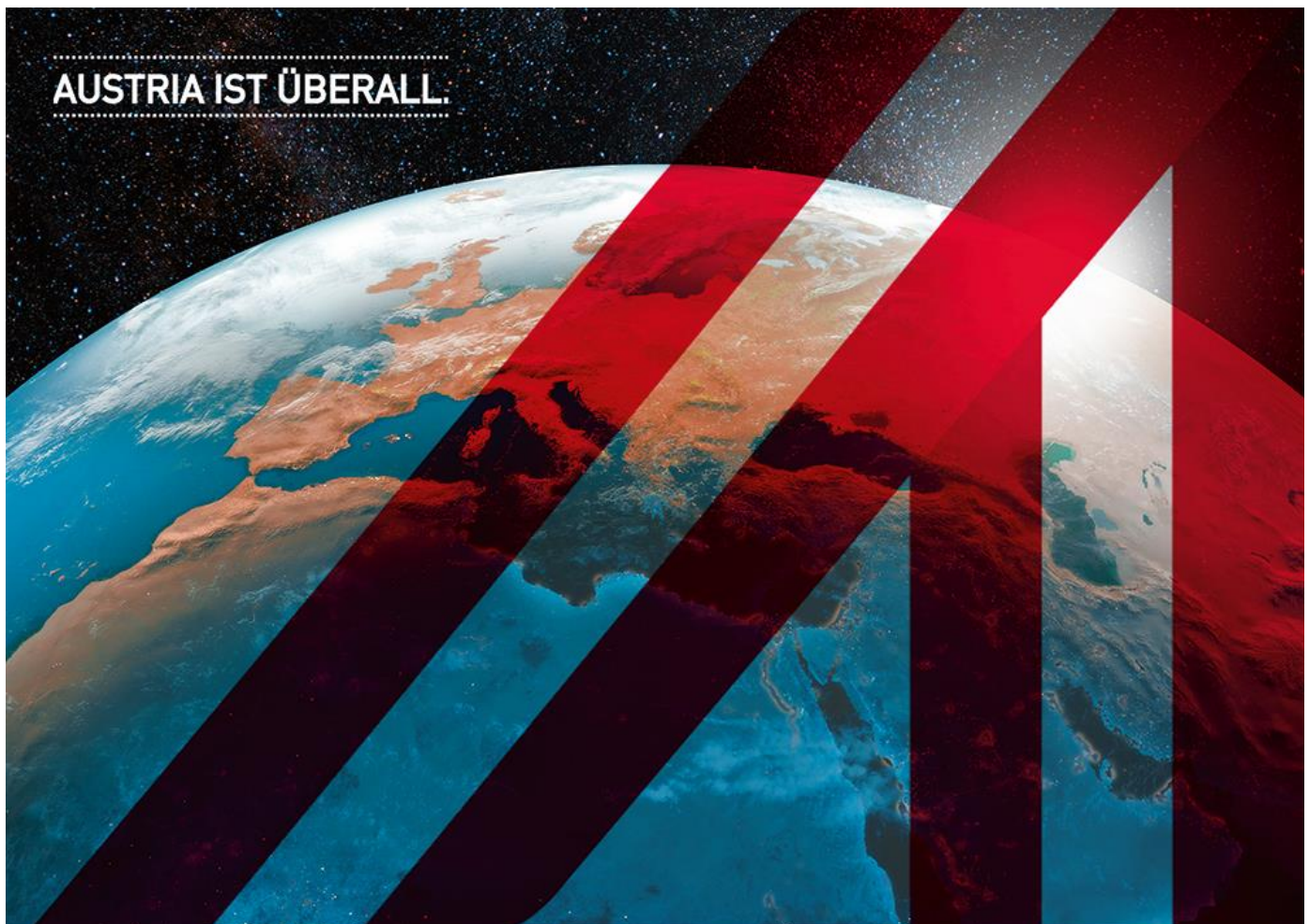


# AUSSEN WIRTSCHAFT BRANCHENREPORT SÜDAFRIKA

SCHIENENVERKEHR

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER JOHANNESBURG  
MÄRZ 2023

*go international*  
Bundesministerium  
Arbeit und Wirtschaft   
AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA



Unser vollständiges Angebot zum Thema **Schieneverkehr** (Veranstaltungen, Publikationen, Schlagzeilen etc.) finden Sie unter [wko.at/aussenwirtschaft](http://wko.at/aussenwirtschaft)

Eine Information des

**AußenwirtschaftCenters Johannesburg**

T +27 11 44 27 100

E [johannesburg@wko.at](mailto:johannesburg@wko.at)

W [wko.at/aussenwirtschaft/za](http://wko.at/aussenwirtschaft/za)

f [fb.com/aussenwirtschaft](https://fb.com/aussenwirtschaft)

🐦 [twitter.com/wko\\_aw](https://twitter.com/wko_aw)

 [linkedin.com/company/aussenwirtschaft-austria](https://linkedin.com/company/aussenwirtschaft-austria)

 [youtube.com/aussenwirtschaft](https://youtube.com/aussenwirtschaft)

 [flickr.com/aussenwirtschaftaustria](https://flickr.com/aussenwirtschaftaustria)

 [instagram.com/aussenwirtschaft\\_austria.at](https://instagram.com/aussenwirtschaft_austria.at)

Dieser Branchenreport wurde im Rahmen der Internationalisierungsoffensive **go-international**, einer gemeinsamen Initiative des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft und der Wirtschaftskammer Österreich, erstellt.

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, insbesondere die Rechte der Verbreitung, der Vervielfältigung, der Übersetzung, des Nachdrucks und die Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege durch Fotokopie, Mikrofilm oder andere elektronische Verfahren sowie der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten.

Die Wiedergabe mit Quellenangabe ist vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen gestattet.

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Angaben trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA ausgeschlossen ist.

Darüber hinaus ist jede gewerbliche Nutzung dieses Werkes der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten.

© AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA DER WKÖ  
Offenlegung nach § 25 Mediengesetz i.d.g.F.

Herausgeber, Medieninhaber (Verleger) und Hersteller:  
WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH / AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA  
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien  
Redaktion: AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER Johannesburg, T +27 11 442 7100  
E [johannesburg@wko.at](mailto:johannesburg@wko.at), W [wko.at/aussenwirtschaft/za](http://wko.at/aussenwirtschaft/za)

## Inhaltsverzeichnis

1. Executive Summary.....	1
2. Einleitung.....	3
3. Der Markt.....	3
Größe des Markts.....	4
PRASA.....	4
Gautrain.....	4
TFR.....	5
Marktzustand.....	6
PRASA.....	6
Gautrain.....	7
TFR.....	7
4. Einflussfaktoren.....	7
Covid-19.....	8
Kriminalität.....	8
PRASA.....	8
Gautrain.....	9
TFR.....	9
Steigende Preise.....	9
PRASA.....	9
TFR.....	10
Eisenbahnbau.....	10
5. Investitionen und Expansion.....	11
PRASA.....	11
Zugflottenerneuerungsprogramm.....	11
PRASA.....	11
Gautrain.....	12
TFR.....	13
6. Öffentlicher Zugang und Konzessionen.....	14
7. Wettbewerb und Zugangsbeschränkungen.....	16
Wettbewerb.....	16
Zugangsbeschränkungen.....	16
8. SWOT-Analyse.....	17
Stärken.....	17
Schwächen.....	17
Chancen.....	17
Risiken.....	18

9. Outlook.....	18
10. Quellenverzeichnis.....	20

## Abkürzungsverzeichnis

AA	Automobilverband
ARIA	Afrikanischer Verband der Eisenbahnindustrie (African Rail Industry Association)
ARM	African Rainbow Minerals
B-BBEE	Broad Based Black Economic Empowerment
BCC	Bombela Concession Company
BIP	Bruttoinlandsprodukt
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
dh.	das heißt
DoT	Verkehrsministerium (Department of Transport)
DTIC	Ministerium für Handel, Industrie und Wettbewerb (Department of Trade Industry and Competition)
EUR	Euro
GMA	Gautrain Management Agency
HPL&R	Hosken Passenger Logistics & Rail
ITMP25	Gauteng Integrated Transport Master Plan
Mio.	Millionen
MLPs	Hauptfernverkehrsschienenservice (Mainline Passenger Services)
Mrd.	Milliarden
NIP	Nationaler Infrastrukturplan 2050
OEMs	Erstausrüster (Original-Equipment Manufacturers)
PRASA	Passenger Rail Agency South Africa
RBCT	Richards Bay Kohle Terminal
RSR	Regulierungsbehörde für Eisenbahnsicherheit (Railway Safety Regulator)
t	Tonnen
TFR	Transnet Freight Rail
ZAR	südafrikanischer Rand

## 1. Executive Summary

- Südafrikas Schienennetz ist mit 22 387 Streckenkilometern bzw. 30 400 Gleiskilometern das elftgrößte weltweit. Es besteht aus etwa 12 801 km nationalem Netz, 7 278 km Nebenstrecken, einem 2 228 km Schmalspur-Stadtbahnnetz sowie einem 80 km normalspurigem regionalem Schnellbahnnetz. Im globalen Wettbewerbsindex 2019 belegte Südafrika in Bezug auf die gesamte Verkehrsinfrastruktur den 45. Platz, bei der Eisenbahndichte den 47. und bei der Effizienz der Zugverbindungen den 68. von 141 Plätzen.
- Die wichtigsten Akteure im Schienenpersonenverkehr sind die staatliche Passenger Rail Agency South Africa (PRASA) und der Gautrain. Als Hauptanbieter des Güterverkehrsnetzes fungiert Transnet Freight Rail (TFR). TFR's Geschäftsbereiche beinhalten unter anderem Schwerlaststrecken für den Kohle-, Eisenerz- und Manganexport sowie den Transport von anderen Massengütern und Containerfrachtgut.
- Das Verkehrsministerium (DoT - Department of Transport) ist für die Regulierung aller Transporte in Südafrika verantwortlich und teilt sich die Zuständigkeit über Frachtgut und Passagiere mit PRASA, der Regulierungsbehörde für Eisenbahnsicherheit (RSR - Railway Safety Regulator) und Transnet. Das Ministerium für öffentliche Unternehmen hält die Verantwortung über Transnet.
- Zur Tätigkeit im Schienenverkehr ist für alle Eisenbahnbetreiber sowie Eisenbahnherstellungs- und -instandhaltungsunternehmen, die an der Beförderung von Rollmaterial beteiligt sind, ein gültiger Zulassungsschein (safety permit) nötig. Diesen besitzen insgesamt 198 Unternehmen (führende Regionen: 75 Konzessionen in Gauteng, jeweils 41 in KwaZulu-Natal und Mpumalanga)
- Die Bahnindustrie unterlag in den letzten Jahren starken Verlusten und Qualitätseinbußen. PRASA in etwa verzeichnete 2019/20 einen Rückgang von Zügen von 256 auf 110 sowie einen Rückgang von Passagier-Fahrten im Metrorail von 208,5 Mio. auf 132,5 Mio und im Fernverkehr von 382.501 auf 205.884. Der Gautrain verzeichnete im März 2020 verglichen mit März 2019 einen Einnahmenrückgang von 37,1 % - eine Veränderung vom stärksten zum schwächsten Einnahmen-Monat, vor allem verschuldet durch die Covid-Pandemie.
- Hauptgründe für die Verschlechterung des südafrikanischen Schienenverkehrs sind insbesondere:
  - Mangelndes Volumen im Güter- und Passagierverkehr durch hohe Raten von Zugausfällen und Verspätungen
  - vermehrte Diebstähle und Vandalismus
  - ungünstige Witterungsbedingungen und schlechte Beschaffenheiten des Schienennetzes
  - Korruption und anhaltendes Missmanagement in den Führungsriegen der führenden Unternehmen
  - Quantitätsverluste (Passagierzahlen) aufgrund von Qualitätsverlusten
  - Einbruch der Passagierzahlen und der allgemeinen Wirtschaftsleistung aufgrund von Covid-19
  - Steigende Betriebskosten und mangelndes qualifiziertes Personal
- Folgende Folgen der Covid-Pandemie sowie strukturelle Mängel im Service sollen behoben werden:
  - Führungsstrukturen zur Beseitigung von Misswirtschaft und Korruption
  - Infrastrukturelle Schwächen durch Revitalisierungsprojekte und Infrastruktur-Investments
  - Behebung von Kapazitätsengpässen durch den Aufbau stärkerer Zugflotten, Zugerneuerungsprogrammen und Schienenausbau
  - innovative Änderungen im Geschäftsbetrieb
  - Vergabe von Konzessionen an private Bahnbetreiber zur Behebung von Engpässen, Erhöhung der Qualität/Effizienz und Reduktion der Gesamtlogistik- und Ticketkosten

- Grundsätzlich gilt die finanzielle und politische Unterstützung der Regierung für den Schienenverkehr als Stärke der Branche. Ebenso gilt die Industrie bei guter Ausgestaltung als wesentlich preiswerter als der Straßenverkehr und stellt eine deutlich geringere Umweltbelastung dar. Auch ist das Investitionsniveau hoch. Die alte Infrastruktur, anhaltendes Missmanagement und kritischer Fachkräftemangel bilden jedoch die Kehrseite der Medaille. Auch gilt die politische Verantwortung über die Industrie als schlecht strukturiert. Unterentwickelte Wertschöpfungsketten und strikte Marktbeschränkungen für Privatunternehmen stellen weitere Schwächen dar. Die Chancen der Branche sind jedoch mannigfaltig und reichen von stärkeren Infrastrukturinvestments, über Öffnung des Netzes für Private bis hin zu Kapazitätserweiterungsprogrammen. Als Kernrisiken der Industrie gelten die Folgen der volatilen wirtschaftlichen Lage Südafrikas, Unregelmäßigkeiten bei der Auftragsvergabe und Korruption sowie zunehmender Wettbewerb durch einen flexiblen, effizienten und bequemen Straßengüter- und -personenverkehr.
- Unter der derzeitigen Regierung sind ernsthafte Bestrebungen zum Aufbau des Schienenverkehrs zu erkennen. Sie konzentriert sich demnach vor allem auf Investitionen in den Schienengüterverkehr, um die Verlagerung des Verkehrs von den Straßen auf die Schienen umzusetzen. Dafür wurde unter anderem eine einheitliche Regulierungsbehörde eingeführt. Auch die Öffnung der Branche für den privaten Sektor wird forciert. Ebenso sind im Zuge des Nationalen Infrastrukturplans (NIP) 2050 weitreichende Investitionen vorgesehen.

## 2. Einleitung

Der folgende Report setzt sich die Analyse des südafrikanischen Schienenverkehrs zum Ziel. Eingangs wird der aktuelle Markt mit seiner Größe und seinem generellen Zustand beschrieben. Dabei konzentriert sich dieser Report vor allem auf die drei wichtigsten Player im Schienenverkehrsnetzwerk: PRASA, Gautrain und TFR. Alle drei konzentrieren sich auf verschiedene Bereiche oder Regionen, bilden zusammen jedoch die bestehende Schieneninfrastruktur des Landes. Weiters werden verschiedene Einflussfaktoren auf den nationalen Schienenverkehr näher beleuchtet. Ein großer Teil dieses Reports befasst sich darüberhinausgehend mit den Investitions- und Modernisierungsplänen für die Schieneninfrastruktur und insbesondere mit der Öffnung des Schienenverkehrs gegenüber dem Privatsektor. Viele sehen diesen Zugang als die Rettung des Schienenverkehrs im Land, da Private die Möglichkeit haben, dort zu investieren, wo der Staat nicht kann, ebenfalls soll der Wettbewerb dadurch massiv gefördert werden. Am Ende des Reports werden der aktuelle Wettbewerb und die Zugangsbeschränkungen beleuchtet sowie in der SWOT-Analyse die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken analysiert.

## 3. Der Markt

Südafrikas Schienennetz ist mit 22.387 Streckenkilometern bzw. 30.400 Gleiskilometern das Elftgrößte weltweit. Es besteht aus etwa 12.801 km nationalem Netz, 7.278 km Nebenstrecken, einem 2.228 km Schmalspur-Stadtbahnnetz sowie 80 km normalspurigem regionalem Schnellbahnnetz.

Die wichtigsten Akteure im Schienenpersonenverkehr sind die staatliche Passenger Rail Agency South Africa (PRASA) und der Gautrain. PRASA ist in Form des Metrorail-Betriebs im Nahverkehrsdienst und mit ihren Betrieben Shosholoza Meyl und Premier Classe ebenso im Fernverkehrsdienst tätig. Der Gautrain wird von der Provinzregierung Gauteng durch die Gautrain Management Agency (GMA) als Eigentümerin betrieben. Seit 2010 betreibt die Bombela Operating Company, welche an die Bombela Concession Company (BCC) untervergeben ist, den Gautrain auf der Basis einer Konzession. GMA und BCC bilden somit eine öffentlich-private Partnerschaft mit der Regierung von Gauteng, um in dieser Region ein öffentliches Verkehrssystem zu gewährleisten.

Als Hauptanbieter des Güterverkehrsnetzes fungiert Transnet Freight Rail (TFR). Transnet besteht aus sechs Geschäftsbereichen, wobei TFR den größten Anteil darstellt. Die Geschäftsbereiche in denen TFR agiert sind sehr umfangreich und beinhalten unter anderem Schwerlaststrecken für den Kohle-, Eisenerz- und Manganexport oder den Transport von anderen Massegütern und Containerfrachtgut. Je nach Transportanforderungen sind für den Gütertransport TFR's entweder Access Rail, Dual Route Rail, Flexi Rail oder Mega Rail zuständig.<sup>1</sup>

Das Verkehrsministerium (DoT - Department of Transport) ist für die Regulierung aller Transporte in Südafrika verantwortlich und teilt sich die Zuständigkeit über Frachtgut und Passagiere mit PRASA, der Regulierungsbehörde für Eisenbahnsicherheit (RSR - Railway Safety Regulator) und Transnet. Während die Kontrolle über PRASA und RSR dem DoT zufällt, hat das Ministerium für öffentliche Unternehmen die Verantwortung über Transnet.<sup>2</sup>

Der Hauptsitz sowohl von PRASA, TFR und Gautrain befindet sich in Gauteng, wobei letzterer seinen Service nur in der Gauteng-Region anbietet – die anderen beiden agieren landesweit. PRASA bietet seine Dienste z.B. durch Metrorail auch in Kapstadt, Gauteng, eThekweni, Port Elizabeth und East London an und befährt damit insgesamt 417 Stationen. RSR reguliert die Schienenverkehrsindustrie von fünf regionalen Büros aus, die sich in Eastern Cape, Gauteng, KwaZulu-Natal, Mpumalanga und Western Cape befinden.

<sup>1</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S. 1-3, 5; Creamer Media's Research Unit (2021). Road, Rail & Ports – Towards more private sector participation, S. 21, 28.

<sup>2</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S.1.

Alle Eisenbahnbetreiber sowie Eisenbahnherstellungs- und -instandhaltungsunternehmen, die an der Beförderung von Rollmaterial beteiligt sind, benötigen einen gültigen Zulassungsschein (safety permit). Insgesamt besitzen 198 Unternehmen einen solchen Zulassungsschein, wobei Gauteng mit 75 Konzessionen an erster Stelle liegt. An zweiter Stelle mit jeweils 41 Trägern liegen KwaZulu-Natal und Mpumalanga.<sup>3</sup>

## Größe des Markts

### PRASA

Laut PRASA's Jahresbericht 2019/20 lag die Verfügbarkeit von Metrorail-Zügen am Ende des Geschäftsjahres um 51,3 % unter dem Vorjahresniveau, was einer Reduktion von 256 Zügen auf 110 Züge gleichkommt. Die Zurverfügungstellung eines vollständigen Services hätte einer höheren Anzahl von Zügen bedurft. Ebenso sank die Zahl der Metrorail-Passagierfahrten von 208,5 Mio. auf 132,5 Mio. Im Fernverkehr wurden statt 382.501 Fahrgästen im Vorjahr 2019/20 nur 205.884 Fahrgäste transportiert. Darüberhinausgehend sanken die Fahrgeldeinnahmen von Metrorail (PRASA) von ZAR 916,29 Mio. 2018/19 auf ZAR 563,94 Mio. 2019/2020 und die Fahrgeldeinnahmen des Hauptfernverkehrsschienenservice (MLPs – Mainline Passenger Services) von ZAR 122,8 Mio. auf ZAR 66,94 Mio.

Die Leistungen PRASAs sind jedoch auch über diese kurzfristige Verschlechterung hinausgehend über den Zeitraum der letzten 10 Jahre im Sinken begriffen. Dies ist auf die anhaltende Verschlechterung der Zugleistungen zurückzuführen, die durch hohe Raten von Zugausfällen und Verspätungen sowie vermehrten Diebstählen und Vandalismus an Bahnhöfen aufgrund der Kündigung von Sicherheitsverträgen gekennzeichnet ist. Der März 2020 blieb einnahmenlos, da Rückerstattungen in Höhe von ZAR 663.100 an die Kunden gezahlt werden mussten. Grund waren Entschädigungszahlungen, die der Dienst der Eisenbahnsicherheitsaufsichtsbehörde infolge des Auffahrunfalls zwischen der Première Classe und einem TFR-Güterzug am 12. Februar 2020 im Bahnhof in Roodepoort, Gauteng bezahlen musste. In Verbindung mit der Covid-19-Sperre sowie der Nichtverfügbarkeit von zuverlässigen Zügen lagen die Einnahmen von PRASA's MLPs 2020/21 bei lediglich ZAR 8,70 Mio.<sup>4</sup>

Die Geschäftsjahre 2020/21 und 2021/22 standen vor allem im Zeichen der Erholung von den Folgen der Covid-19 Pandemie. Ebenso ist das Unternehmen im Inbegriff, bereits genannte strukturelle Mängel durch neue Führungsstrukturen, infrastrukturelle Investments, innovative Änderungen im Geschäftsbetrieb (z.B. stärkere Vergabe von Konzessionen) etc. zu beseitigen. Weitere Hürden im Bereich der Sicherheit der Zuginfrastruktur und von Passagieren, langfristig lukrative Umsatz-Zahlen, korrupten Strukturen in der Organisationsstruktur oder die Rekrutierung von hoch-qualifiziertem Personal bleiben jedoch bestehen und stellen das Unternehmen auch in den kommenden Jahren vor erhebliche Herausforderungen.<sup>5</sup>

### Gautrain

Das Gautrain-System besteht aus 24 Bombardier Electrostar-Zügen mit jeweils vier Wagonen, die über 321 Sitzplätze verfügen, täglich mehr als 100.000 Fahrgäste befördern können und mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h auf einem 80 km langen Schienenverkehrsnetz mit 10 Bahnhöfen verkehren. Der Gautrain betreibt rund 6.800 Züge pro Monat, mit einer durchschnittlichen Verfügbarkeit von 99,20 % und einer Pünktlichkeit von 98,39 % sowie einer durchschnittlichen Schwarzfahrerquote im Jahr 2020/21 von 0,01 %. Die GMA hat über den Konzessionär BCC Änderungen in der Fahrplangestaltung sowie der Verwendung der Züge zu Stoßzeiten und am Flughafen eingeführt, wie u.a. die Verlängerung der Betriebszeiten, höhere Zugintervalle, die

<sup>3</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S.9,10.

<sup>4</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S.14; Creamer Media's Research Unit (2021). Road, Rail & Ports – Towards more private sector participation, S. 29.

<sup>5</sup> Vgl. PRASA Annual Reports 2020/21 & 2021/22



vorübergehende Aussetzung von Tarifen während dieser Hauptverkehrszeiten und zusätzliche achteilige Züge in den Hauptverkehrszeiten als Ergänzung der herkömmlichen vierteiligen Züge.

Laut dem Jahresbericht 2019/20 betrug der staatliche Zuschuss der GMA ZAR 300 Mio., während die Einnahmen aus Devisengeschäften im Vergleich zum Vorjahr von ZAR 277,4 Mio. auf ZAR 325,2 Mio. stiegen. Die monatlichen Fahrgeldeinnahmen des Gautrain werden von der Anzahl der Fahrgäste, der Anzahl der Tage und der Kombination von Wochentagen, Wochenenden sowie Feiertagen beeinflusst. Im Oktober 2019 wurden die höchsten und im März 2020 die niedrigsten Einnahmen verzeichnet, mit einem Rückgang von 37,1 % im Vergleich zum Vorjahresmonat. Dies ist auf die Coronavirus-Pandemie zurückzuführen. Covid-19 wirkte sich erwartungsgemäß auch negativ auf den Gautrain aus. Die Zahl der täglichen Fahrgäste sank von etwa 38.000 in den Jahren 2019 und 2020 auf etwa 13.000 bis Mitte 2021. Die Anzahl der Personen, welche die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen, wird voraussichtlich noch einige Zeit unter dem Niveau von vor Covid-19 bleiben, was unter anderem auf die stärkere Inanspruchnahme von Home-Office-Tagen zurückzuführen ist. Einer Prognose des Vorstandsvorsitzenden der GMA William Dachs zufolge werden die Fahrgastzahlen in den nächsten zwei bis drei Jahren erwartungsgemäß nicht jene des Vor-Pandemie-Niveaus erreichen.

Um finanzielle Misere zu vermeiden, verfügt der Gautrain über eine Patronage-Garantie, i.e. eine Subvention, die gewährt wird, wenn die Gesamteinnahmen des privaten Betreibers unter dem vertraglich vereinbarten Betrag liegen. In der Haushaltsüberprüfung vom Februar 2021 war ersichtlich, dass BCC voraussichtlich etwa ZAR 700 Mio. verlieren und die Patronatsgarantie der Provinzregierung höchstwahrscheinlich ihren aktuellen Haushalt um ZAR 400 Millionen übersteigen wird. Der Konzessionsvertrag mit BCC sieht eine Obergrenze für die Garantie vor, bis zu welcher die Provinz Gauteng monatlich zahlungspflichtig ist. Ab Überschreiten dieses Höchstbetrages fällt das Risiko von Einnahmeverlusten auf BCC selbst zurück. Aufgrund der geringen Fahrgastzahlen wurde die Obergrenze der Patronage Garantie auf ihr Maximum gedrückt.<sup>6</sup> Entwicklungen des Jahres 2022 liegen zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht vor.

## **TFR**

Laut dem Jahresbericht von 2019/20 verfügt TFR über ein Schienennetz von 31.000 Gleiskilometern, davon 20.900 Streckenkilometer, wovon 1.500 km Schwerlaststrecken für z.B. Mineralien in großen Mengen, sowie 3.928 km Nebenstrecken, welche in die Hauptstrecken münden, sind. Außerdem besitzt TFR über 2.454 Lokomotiven und 71.075 Güterwägen. Die Schieneninfrastruktur, die TFR aufgebaut hat macht ca. 80 % des gesamten Kontinentes Afrikas aus und ist mit den benachbarten Schienennetzen in Subsahara-Afrika verbunden.

Für TFR stieg der Umsatz im Jahr 2019/20 im Vergleich zum Vorjahr um 2,4 % von ZAR 43,6 Mrd. auf ZAR 44,6 Mrd., was hauptsächlich auf die Erhöhung der Tarife um 4,23 % zurückzuführen ist. Die sich verschlechternde Serviceleistung wird auf die sich ebenfalls verschlechternden wirtschaftlichen Bedingungen zurückgeführt. Durch die abnehmende Serviceleistung ist auch ein Rückgang der auf den Schienen zu beförderten Quantität vermerkt worden. Außerdem ist es zu einer massiven Zunahme von Sicherheitsvorfällen gekommen, die TFR's Leistung zugesetzt hat. Des Weiteren hat TFR ebenso mit ungünstigen Witterungsbedingungen und schlechten Beschaffenheiten des Schienennetzes auf gewissen Abschnitten wichtiger Strecken zu kämpfen.

Von 2020 auf 2021 war in den meisten Bereichen ein Rückgang zu verzeichnen. Nicht nur Exportware ist prozentual gefallen, sondern auch das allgemeine Frachtgeschäft (GFB – General Freight Business), zu dem u.a. Mangan, Steinkohle, Containerfracht, flüssige Masegüter und landwirtschaftliche Erzeugnisse zählen. Zur Veranschaulichung kann aufgezählt werden, dass der Export von Kohle von 2020 auf 2021 von 72,53 Mio. Tonnen auf 66,90 Mio. Tonnen gefallen ist und sein Ziel von 74,93 Mio. Tonnen bei weitem verpasst hat. Auch die Fracht von Eisenerz ist gesunken, und zwar von 58,85 Mio. Tonnen im Vorjahr auf 53 Mio. Tonnen im Jahr 2021 – das

<sup>6</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S.15; Creamer Media's Research Unit (2021). Road, Rail & Ports – Towards more private sector participation, S. 32.

eigentliche Ziel von 59,90 Mio. Tonnen wurde somit verpasst. GFB musste ebenfalls massive Einbuße hinnehmen und sank von 80,99 Mio. Tonnen im Jahr 2020 auf bloße 63,40 Mio. Tonnen anstelle der geplanten 80,58 Mio. Tonnen.<sup>7</sup>

### **Marktzustand**

Im globalen Wettbewerbsindex 2019 des Weltwirtschaftsforums hat Südafrika den 60. Platz von insgesamt 141 Volkswirtschaften belegt. In Bezug auf die gesamte Verkehrsinfrastruktur belegte Südafrika im selben Jahr den 45. Platz, bei der Eisenbahndichte den 47. und bei der Effizienz der Zugverbindungen den 68. von 141 Plätzen. Im Sonderanpassungshaushaltsplan vom Juni 2020 sind im Bereich Verkehr angepasste Mittelzuweisungen unternommen und einige Bereiche gekürzt worden, wie z.B. die Kürzung der DoT-Gesamthaushaltszuweisung von ursprünglich ZAR 62 Mrd. auf ZAR 57,4 Mrd. Zudem wurde ebenfalls eine Kürzung der DoT Gesamtmittelausstattung für den Schienenverkehr von ZAR 13,2 Mrd. auf ZAR 12,2 Mrd. umgesetzt. PRASA sah sich aufgrund zu geringer Ausgaben für Investitionen einer Kürzung des Programms zur Erneuerung der Zugflotte um ZAR 1 Mrd. ausgesetzt. Der Regulierungsbehörde für Eisenbahnsicherheit wurde eine Einnahmeunterstützung von ZAR 15,8 Mio. gewährt, um den Rückgang der Einnahmen aufgrund von pandemiebedingten Einschränkungen der Wirtschaftstätigkeit zu decken.<sup>8</sup>

### **PRASA**

Bereits vor Eintritt der Covid-19 Pandemie sah sich PRASA mit anhaltenden Verschlechterungen des Services sowie mit anhaltendem Missmanagement konfrontiert. So war Verkehrsminister Fikile Mbalula gezwungen, die Zugesellschaft zunächst unter Verwaltung zu stellen, um dann im Dezember 2019 den Interim-Vorstand mit sofortiger Wirkung aufzulösen. Erst im Oktober 2020 genehmigte die Regierung die Ernennung eines neuen Vorstandes, der mit Zolani Matthews im Februar 2021 offiziell seinen neuen Vorsitzenden fand. Bereits im November 2021 jedoch wurde der neue CEO vom Dienst suspendiert und mit Dezember 2021 sein Arbeitsverhältnis gekündigt. Als Begründung wurde Matthews' Verschwiegenheit über seine doppelte Staatsbürgerschaft gegenüber PRASA genannt, die ordnungsgemäß zu keiner positiven Sicherheitsprüfungsbestätigung durch die Sicherheitsbehörde geführt hätte. PRASA hat nun mit Leonard Ramatlakane erneut einen neuen Geschäftsführer.<sup>9</sup>

Auch die Kundenzufriedenheit ist seit mehreren Jahren drastisch im Sinken begriffen und befindet sich laut Creamer Media zurzeit am niedrigsten Leistungsniveau seit Beginn der Aufzeichnungen. Die Gründe dafür sind Verspätungen, Zugausfälle und Überfälle. Laut PRASA's Jahresbericht von 2020 waren lediglich 62,34 % der Metrorail Züge und 9 % seiner MLPs pünktlich. Diverse überalterte Züge sowie falsche Konfigurierungen stellen zusätzliche Probleme dar.

Metrorail bietet nach dem Lockdown im 2020 erst seit März/April 2022 wieder vollen Service an. PRASAs Wiederherstellungspläne konzentrieren sich vor allem auf die 10 beliebtesten Strecken in Gauteng, Western Cape und KwaZulu-Natal. Die Wiederherstellung der Hauptstrecke in Kapstadt und des Mabopane-Korridors in Pretoria wurde durch ein Direktiv des Präsidenten Ramaphosa festgelegt. Diese Strecken sollten planmäßig ab Dezember 2022 wieder vollends betriebsbereit sein.<sup>10</sup>

---

<sup>7</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S.17,18; Creamer Media's Research Unit (2021). Road, Rail & Ports – Towards more private sector participation, S. 24-26.

<sup>8</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S.19.

<sup>9</sup> Vgl. Creamer Media's Research Unit (2021). Road, Rail & Ports – Towards more private sector participation, S. 28.

<sup>10</sup> Vgl. Creamer Media's Research Unit (2021). Road, Rail & Ports – Towards more private sector participation, S. 29-30.

## **Gautrain**

Wie an vorheriger Stelle bereits erwähnt, verfügt der Gautrain über ein 82 km langes Schnellbahnnetz, welches die Orte Tshwane, Johannesburg und Ekurhuleni in Gauteng verbindet. Zusätzlich wird ein Busverkehr angeboten, der die Fahrgäste in die Umgebung von Bahnhöfen befördert. Als Konzessionär hält BCC noch bis zumindest 2026 die Rechte am Betrieb und der Instandhaltung des Gautrain-Schienenverkehrs.<sup>11</sup>

Laut GMA-Bericht 2020/21 übermittelte die Behörde der BCC aufgrund ihrer Patronatsgarantie im Geschäftsjahr bis März 2021 einen Betrag in Höhe von EUR 2,01 Mrd. Obwohl es der globalen Norm entspricht, dass Regierungen öffentliche Verkehrssysteme subventionieren, ist die Garantiegebühr für den Gautrain seit jeher umstritten. Dem Gautrain wird demnach nachgesagt, nur in gewissen Regionen zu operieren. Ärmeren Bevölkerungsschichten, die vermehrt auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind kommt so besagte Garantie oftmals nicht zugute. Des Weiteren stehen Behauptungen des Automobilverbands (AA – Automobile Association) im Raum, dass der BCC seit 2012 rund ZAR 12 Mrd. an Steuergeldern zugeflossen sein sollen, um die mangelnde Personenanzahl im Gautrain auszugleichen.<sup>12</sup>

Bereits vor der Corona-Pandemie klagte die GMA darüberhinausgehend über Kapazitätsengpässe zu den Stoßzeiten, woraufhin ein Beschaffungsverfahren von weiteren Zügen gestartet wurde. Als Plan galt, gebrauchte Züge aus England zu kaufen, um der Überlastung entgegenzuwirken. Covid-19 hatte jedoch auch auf den Gautrain nicht unwesentliche Auswirkungen. Demnach wurden zwei Ausschreibungen für jeweils fünf Züge pandemiebedingt storniert. Die Beschaffung der neuen Züge soll nun im Zuge des Reinvestitionsplanes 2026 bewerkstelligt werden. Ein neuer Konzessionär könnte zu diesem Zeitpunkt jedoch bereits als neuer Betreiber des Gautrain fungieren.<sup>13</sup>

## **TFR**

Die Pandemie hat zu einer allgemeinen Verlangsamung der Wirtschaftstätigkeit, einschließlich des Bergbausektors geführt, was einen Rückgang des Schienenverkehrsaufkommen um 13,40 % auf 183,29 Mio. Tonnen im Geschäftsjahr bis zum 31. März 2021 im Vergleich zu 212,40 Mio. Tonnen im Vorjahr zur Folge hatte. Die Bergbauindustrie und auch Automobilhersteller geben an, dass das größte Hindernis für ihre Exportwertschöpfungsketten auf Engpässe auf TFR-Strecken zurückzuführen ist. TFR hält im allgemeinen Güterverkehr lediglich einen Anteil von 20 %, so dass der Großteil des Güterverkehrs vor allem auf den Straßen abgewickelt werden muss. TFR's CEO Siza Mzimela zufolge lag TFR's Volumenverlust vor allem daran, dass das Unternehmen nicht im Stande ist, Pünktlichkeitsstandards einzuhalten und sicherzustellen, dass Container und andere Frachten rechtzeitig zu laufenden Verschiffungsfristen in den Häfen ankommen. Zudem verkomplizieren es ausufernde Diebstähle und Sabotageakte an wichtigen Infrastruktureinrichtungen in Kombination mit Wartungsproblemen sowie systematischer Vernachlässigung der Infrastruktur TFR zunehmend, seine Leistung verbessern zu können. Mangelnde Wartung führt demnach zu einer gezwungenen Reduktion der Betriebsgeschwindigkeit, was sich wiederum auf die Anzahl der einsatzfähigen Züge auswirkt.<sup>14</sup>

## **4. Einflussfaktoren**

<sup>11</sup> Vgl. Creamer Media's Research Unit (2021). Road, Rail & Ports – Towards more private sector participation, S. 32.

<sup>12</sup> Vgl. Creamer Media's Research Unit (2021). Road, Rail & Ports – Towards more private sector participation, S. 33.

<sup>13</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S.24; Creamer Media's Research Unit (2021). Road, Rail & Ports – Towards more private sector participation, S. 33.

<sup>14</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S.25-26; Creamer Media's Research Unit (2021). Road, Rail & Ports – Towards more private sector participation, S. 21.

Im folgenden Subkapitel sollen wesentliche Einflussfaktoren analysiert werden. Einzelnen bereits angesprochenen Punkten wie beispielsweise der Covid-19 Pandemie wird im Zuge dessen nochmals explizit Raum geboten.

### **Covid-19**

PRASA stellte während der nationalen Corona Stufe 5 den gesamten Schienenpersonenverkehr im Land ein. Darüberhinausgehend konnte wegen der enormen Zerstörung von Schieneninfrastruktur und den deswegen benötigten Renovierungsmaßnahmen nicht der normale Betrieb wie ursprünglich geplant am 1. Juni 2020 aufgenommen werden. Über geraume Zeit wurden lediglich vier Linien landesweit wieder in Betrieb genommen, was einen beträchtlichen Bevölkerungsteil von jeglichem Bahnverkehr abschnitt. Dazu kommt, dass während der Sperre auch nur wesentliche und dringende Bauarbeiten fortgesetzt werden konnten, was zu einer massiven Verzögerung der Wartungsarbeiten führte.

Nach einer achtmonatigen Pause konnte PRASA seinen Betrieb am 27. November 2020 in den fünf wichtigsten Routen von Johannesburg nach Kapstadt, Durban, Musina, Polokwane, East London, Port Elizabeth und Komatipoort wieder aufnehmen.

Der Gautrain wurde während der Corona Stufe 5 ebenfalls vollkommen ausgesetzt, wobei die erneute Inbetriebnahme erst teilweise wieder am 4. Mai 2020 aufgenommen wurde. Dies hatte einen Rückgang der täglichen Passagiere von durchschnittlich ca. 55.000 bis 60.000 im August 2020 auf 6.000 bis 8.000 zur Folge. Bis Ende Februar 2020 war das Fahrgastaufkommen um 3,3 % höher als zu selbiger Zeit im Vorjahr. Die rapide Minimierung der täglichen Fluggastzahlen im März 2020 führte zu einer Reduktion der monatlichen Passagierzahlen zum Flughafen um 53,2 %, während die generellen Passierzahlen um 28,2 % im Vergleich zum März 2019 zurückgingen. Beide Dienste verzeichneten demnach 462.553 Passagierfahrten weniger. Die GMA schätzt, dass es bis zu drei Jahre dauern wird, bis sich die Nachfrage vollständig erholt haben wird.

Auch Transnet hatte während des Corona Lockdowns harte Verluste hinzunehmen, da auch hier die Kundennachfrage zurückgegangen ist. Während der ersten Sperre wurden TFR's Aktivitäten auf 50 % reduziert und Fokus auf die Beförderung wichtiger Rohstoffe gelegt. Eine Reduktion der Frachtbewegung war die Folge, da nicht nur die Wirtschaftstätigkeit abgenommen hat, sondern auch eine Minderung der Produktion an Frachtgütern einsetzte. Vorschriften und Zustände, welche die vollkommene Wiedereinsetzung des Schienennetzwerkes verhindern, beeinträchtigen über den Lockdown hinaus die Bergbau- und Industrieproduktion.<sup>15</sup>

Nach über zwei Jahren hat Südafrika am 05.04.2022 den nationalen Katastrophenzustand beendet. Die während diesem verwendete fünfstufige Lockdown-Skala besitzt seitdem keine Gültigkeit mehr, was zu einer Erholung des südafrikanischen Schienenwesens beitrug.

### **Kriminalität**

#### **PRASA**

Schon vor Covid-19 sah sich der Schienenpersonenverkehr stark mit Vandalismus und Diebstählen konfrontiert. Die kriminell bedingten Vorfälle fanden jedoch vor allem pandemiebedingt einen exponentiellen Anstieg und führten im Jahr 2020 zu einem Anstieg der Delinquenz um 240 %. Mehrere Bahnhöfe wurden zu Zufluchtsorten von Personen, die um die Gleise herumliegend siedlungsähnliche Strukturen errichteten. Ca. 8.000 Menschen entlang der Bahnlinie in Kapstadt gelten als eindrucksvolles Beispiel. Ein Teil des Problems der steigenden Kriminalität liegt auch in der Aufkündigung vieler Verträge von Sicherheitspersonal durch PRASA im Jahr 2019 begründet. Grund dafür ist laut Verkehrsministeriums, dass einige Dienstnehmer ohne ordnungsgemäßes Verfahren eingestellt wurden. Im Mai 2021 wurde von Transportminister Fikile Mbalula eine Strategie verabschiedet, die vorsieht, innerhalb von drei Jahren über einen vollwertigen internen Sicherheitsdienst zu

---

<sup>15</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S.47-49.

verfügen. Zusätzlich sollen auch neue Technologien eingesetzt werden, um das Sicherheitssystem zu modernisieren und das „Peoples Responsibility to Protect“-Programm eingeführt werden.

Vandalismus führte in den letzten Jahren zu rund ZAR 4 Mrd. an Kosten für den Bahnbetreiber, die Reparaturarbeiten an der Infrastruktur werden auf voraussichtlich ZAR 1 Mrd. beziffert. Da die Mittel für Reparaturen limitiert sind, empfiehlt der Senior Research Associate der Universität Johannesburg und ehemaliges Mitglied Gauteng's Straßen und Transport Exekutivrats Ismail Vadi die Revitalisierung der Konzessionsverträge mit 15 bis 30 Jahren Laufzeit als beste Option zur Finanzierung. Als Vorbild für PRASA könnte hierbei der Gautrain dienen. Interessiert an solch einer Konzession wäre Hosken Passenger Logistics & Rail (HPL&R) – der Betreiber des Golden Arrow-Busses in Kapstadt. 2018 hat das Unternehmen unaufgefordert einen ersten Vorschlag hierzu unterbreitet. Dieser ist weiterhin gültig.<sup>16</sup>

### **Gautrain**

Der Gautrain war in diametral entgegengesetztem Ausmaß von Vandalismus und Kriminalität betroffen. Im Jahr 2019/20 wurde sogar ein Rückgang der monatlichen Vorkommnisse von 12 Zwischenfällen im Vorjahr auf 8 verzeichnet. Laut GMA's Dachs ist dies der Erhöhung auf 1.000 Überwachungskameras für 10 Stationen zu verdanken.<sup>17</sup>

### **TFR**

Im gesamten Schienenverkehrsnetz kam es zu einem Anstieg an Sicherheitsvorfällen um 177 % in den letzten 5 Jahren. TFR's Sicherheitskosten verzeichneten in dieser Zeit eine Verdopplung und betragen nun ZAR 1,5 Mrd. Auch die Reparaturkosten stiegen exorbitant an, wobei es zeitgleich zu einem starken Rückgang der Einnahmen kam. TFR gab an, dass Diebstähle und Vandalismus im November 2021 ein noch nie dagewesenes Ausmaß erreicht haben. Von Jänner bis Oktober kam es nicht nur zu einem Verlust von 1.000 km Kupferkabeln, sondern wurden zusätzlich monatlich durchschnittlich 600 Diebstähle und Vandalismus-Vorfälle verzeichnet. Die am stärksten betroffenen Gebiete sind hierbei Gauteng, KwaZulu-Natal, Mpumalanga, Free State und der Nordwesten. Die Vorfälle werden von organisierten Syndikaten vollzogen, wobei TFR 18 solcher Syndikate identifizieren konnte, die sich auf den Diebstahl von Bahnanlagen, insbesondere Hochspannungsfreileitungen, spezialisiert haben. Obwohl im September 2021 1.000 Personen wegen Diebstahls an der Bahninfrastruktur verhaftet wurden, bestehen die Syndikate weiter.

Um den Delinquenten entgegenwirken zu können trat TFR unter anderem mit einem Vorschlag an seine Kunden, der die Bezahlung von Sicherheitsabgaben über einen Zeitraum von drei Jahren vorsieht, um neue Sicherheitstechnologie anschaffen zu können. Die Kunden sind diesem Ansatz, ob der Eindämmung von Diebstählen und damit einhergehenden Qualitätsverlusten grundsätzlich nicht abgeneigt. TFR sieht eine Kombination zwischen neuer Technologie und altbewährter Security als optimale Lösung für die Bekämpfung der Kriminalität an.<sup>18</sup>

### **Steigende Preise**

#### **PRASA**

PRASAs Betriebsausgaben für das Jahr 2019/20 betragen ZAR 11,1 Mrd. und lagen damit unter dem veranlagten Budget. Diese Einsparungen waren jedoch vor allem auf mitarbeiterbezogene Kosten aufgrund freier Stellen, Sparmaßnahmen und einen auf die verfügbaren Barmittel für Betriebsausgaben beschränkten Einkauf zurückzuführen. Den größten Teil der Betriebskosten mit 52 % nahmen die Mitarbeiterkosten ein, gefolgt von

<sup>16</sup> Vgl. Creamer Media's Research Unit (2021). Road, Rail & Ports – Towards more private sector participation, S. 30.

<sup>17</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S.74.

<sup>18</sup> Vgl. Creamer Media's Research Unit (2021). Road, Rail & Ports – Towards more private sector participation, S. 22,24.

den allgemeinen Kosten mit 38 %, wobei hier die Leasingkosten für Lokomotiven sowie 10 % an Reparaturkosten und Wartungen bereits miteinberechnet wurden. Mit dem Ziel der weiteren Kostensenkung hat PRASA die Überprüfung aller Überstunden, Zulagen, Kosten für die Nutzung des Fuhrparks, Kosten für den Zugbetrieb, Traktions- und Energiekosten sowie alle Kosten für den Fahrkartenverkauf sowie bürobezogene Kosten angekündigt.<sup>19</sup>

### **TFR**

Die gesamte Transnet-Gruppe, welcher die auf Schienenfertigungen spezialisierte Transnet Engineering angehört, verzeichnete im Geschäftsjahr 2020 einen Anstieg der Betriebskosten um 1,9 % auf ZAR 41,1 Mrd. Die Personalkosten als größter Teil der Kosten mit 57 % sind im selben Jahr um 1,7 % gestiegen. Auch die Energiekosten verzeichneten einen Anstieg um 4,8 %. Durch die Verwaltung von Überstunden, Reduzierung von Fach- und Beratungshonoraren, die Verwendung zustandsbezogener Wartung anstelle von zeitbezogener und die Begrenzung von Reise-, Druck-, Schreibwaren- und Telekommunikationskosten, konnte die Transnet-Gruppe ZAR 4,7 Mrd. einsparen.

Die Betriebskosten der größten Transnet-Sparte TFR stiegen ebenfalls, namentlich um 7,3 % von ZAR 24,1 Mrd. auf ZAR 25,8 Mrd. Auch hier nehmen Personalkosten den größten Teil der Kosten ein, was sich in einem Anstieg im Jahresvergleich um 4,7 % von ZAR 12,8 Mrd. auf ZAR 13,4 Mrd. widerspiegelte. Als Hauptauslöser galt hierbei eine Lohnerhöhung von 7,5 % der Tarifbeschäftigten, welche durch eine Einsparung bei den Managementgehältern ausgeglichen wurde. Gleichwohl stiegen auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 25 % von ZAR 3,4 Mrd. auf ZAR 4,2 Mrd. Dies ist insbesondere den höher als veranschlagten Kosten für Transport, Versicherungsprämien, Sicherheit und Abgaben an die RSR geschuldet.<sup>20</sup>

### **Eisenbahnbau**

Trotz der oben genannten Inflationssteigerungen bei den Produkt- und Dienstleistungskosten der gesamten Transnet-Gruppe, sanken die Betriebskosten der Transnet Engineering Sektion im Jahresvergleich um 1,7 % von ZAR 11,3 Mrd. auf ZAR 11 Mrd., was auf strenge Kostenkontrollstrategien zurückzuführen ist.

Zu den Inputkosten des Eisenbahnbaus gehören Treibstoff, Strom, Wasser, Maschinen, Ausrüstungen, Mieten, Löhne, Transport und Stahl- bzw. Metallpreise, wobei Strom einen sehr großen Teil dieser Kosten einnimmt. Die Stromausgaben für Transnet Engineering betragen 2019 ZAR 11,7 Mrd. Hohe Stromkosten wirkten sich in weiterer Folge auf die Gewinnspanne aus, da eine Weitergabe der Kosten an die Verbraucher nicht möglich war, da diese ebenfalls unter finanziellem Druck stehen. Nach Angaben des südafrikanischen Stahl- und Maschinenbauverbandes wird die Zukunft des Sektors und seine inländische und globale Wettbewerbsfähigkeit durch die hohen Geschäftskosten vor allem wegen steigender Inputkosten wie Strom, Logistik, Rohstoffe und Halbfertigprodukte untergraben werden. Von April bis Juni 2020 kam es zu pandemiebedingten Rohstoffengpässen durch Unterbrechung der Lieferketten und Wirtschaftstätigkeit, die auch zu steigenden Inputkosten führten. Eine weitere Schwachstelle der Budgetausgaben wurde in den Mittelmännern ausgemacht, die Transnet oft verwendet, um den B-BBEE-Anforderungen zu genügen, wobei der Mehrwert hier oftmals ausbleibt. Transnet Engineering hält fest, dass sie diesen Zustand in Zukunft überprüfen werden muss.

Das Ministerium für Handel, Industrie und Wettbewerb (DTIC – Department of Trade Industry and Competition) hat einen zur Stellungnahme offenen Entwurf veröffentlicht, der den Wiederaufbau der Stahlindustrie voranbringen soll. Der Plan enthält ein Kapitel bzgl. der Versorgungskette der Eisenbahnindustrie mit einer umfassenden Analyse der vorhandenen und erforderlichen Kapazitäten sowie Fähigkeiten der südafrikanischen Stahl- und Maschinenbauindustrie zur Versorgung von Transnet und anderen Projekten in der Region. Um die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern, wird sich der Plan mit der Versorgungssicherheit befassen und die

<sup>19</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S.52.

<sup>20</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S.52,53.

Inputkosten durch Gespräche mit den Hauptlieferanten, einschließlich der Kosten für Erz, Kohle, Eisenbahnen, Strom, Schrott und Kapitalkosten, überprüft werden müssen. Die Lohnstückkosten müssen in den Griff bekommen werden, um sicherzustellen, dass die Industrie in der Lage ist, eine Trendwende herbeizuführen.<sup>21</sup>

## 5. Investitionen und Expansion

### PRASA

Für die Modernisierung des Stadtbahnnetzes des Landes werden Milliardenbeträge bereitgestellt. Dennoch sind weniger Erneuerungsprojekte durchgeführt worden als geplant. Kapitalausgaben lediglich in Höhe von ZAR 2,4 Mrd. anstelle der ZAR 10,2 Mrd. führten zu einer Revidierung der verfügbaren Beträge auf ZAR 8,1 Mrd. Die Nichtrealisierung des Kapitalprogramms steht im direkten Zusammenhang mit dem Rückgang an Dienstleistungsniveau und Fahrpreiseinnahmen. PRASA's Fokus muss demnach auf der Wiederherstellung des Zugverkehrs und der Beschleunigung der Erneuerung liegen, die beide aktuell nur schleppend vorangehen. Gründe, warum die Revitalisierungsprojekte langsam voranschreiten, sind oftmals mangelnde technische Kapazität, lange Zeit aufgesplittete Funktionen und Zuständigkeiten und mangelnde Programmverwaltung. Ebenfalls wirkten sich Kriminalität sowie Proteste von Gemeinden- und Unternehmensforen, die Arbeitsplätze und Unteraufträge fordern auf den Fortschritt aus.

PRASA erhält für einen Zeitraum von 10 Jahren insgesamt ZAR 172 Mrd. an staatlichen Investitionen, um diese für ein Modernisierungsprogramm aufzuwenden. Dieses beinhaltet: ein Zugflottenerneuerungsprogramm, welches den größten und wichtigsten Bestandteil des Erneuerungsprogrammes darstellt; die Erhöhung der Zuggeschwindigkeit auf 120 km/h; ein Programm zur Signalisierung; sowie die Modernisierung seiner Lager und der Bahnhöfe.<sup>22</sup>

### Zugflottenerneuerungsprogramm

#### PRASA

Das Zugflottenprogramm ist wie bereits erwähnt das Herzstück des Modernisierungsprogrammes und verbraucht dementsprechend auch den größten Teil der Investitionsgelder.

PRASA's CEO Zolani Matthews hat vor seiner Suspendierung im November 2021 Personen für Ausschüsse ernannt, welche endgültig für die Festlegung der Spezifikationen, Bewertungen und Entscheidungen zuständig sind. Seit Matthews im Februar 2021 ernannt wurde hat dieser dem Vorstand mehrere Projekte zur Genehmigung vorgelegt. Diese beinhalteten: die Ernennung eines Designers für das Programm zur Umzäunung der Bahnreserven in Mabopane (Gauteng) und Central (Kapstadt); die Sanierung der Umspannwerke und der Oberleitungsanlagen; die Lieferung von 48 kg/m Schienenmaterial auf nationaler Ebene; die Beschaffung von Wartungsdienstleistungen für Zugwagone und die Ernennung von Planungsberatern für Depots in Salt River (Kapstadt), Durban und Springfield (KwaZulu-Natal). Matthews gründete auch das iSitimela saBantu Project Office, was einer PRASA-weiten Koordinierung von Projekten gleichkommt, um Engpässe zu beseitigen und die Sanierung von Bahnhöfen, Netzen und Zugwagenen zu beschleunigen. Eine Investition von rund ZAR 12 Mrd. für das Haushaltsjahr 2021/22 war dafür vorgesehen.

Im Jahr 2013 kam es zu einer Vertragsaufsetzung zwischen PRASA und dem Eisenbahnkonsortium Gibela – zu 61 % bestehend aus dem französischen Eisenbahnunternehmen Alstom, 30 % aus dem Eisenbahnunternehmen Ubumbano Rail und zu 9 % aus New Africa Rail – in Höhe von ZAR 53 Mrd. Ziel war die Beschaffung von 600 X'traolis Mega Nahverkehrszügen bis 2028. Bis zum aktuellen Zeitpunkt hat PRASA lediglich 66 Züge erhalten. Gibela plant, 2021/2022 vier Zuggarnituren pro Monat herzustellen, im Jahr 2022/2023 auf fünf Züge zu erhöhen

<sup>21</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S.53,53.

<sup>22</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S.54; Creamer Media's Research Unit (2021). Road, Rail & Ports – Towards more private sector participation, S. 31.

und diese 2023/2024 wiederum auf sechs Züge pro Monat zu erweitern, mit dem Ziel, die volle Menge rechtzeitig liefern zu können.

PRASA's Programm zur Modernisierung der Lager ist mit dem Zugflottenerneuerungsprogramm verknüpft und erlitt im August 2021 einen herben Rückschlag, nachdem das Oberste Gericht in Johannesburg PRASA untersagte, zwei Ausschreibungen in Salt River und Durban weiter durchzuführen. Begründet wird dies damit, dass es hier zu Unregelmäßigkeiten bei der Vergabe gekommen sei. Im März 2021 erhielt das Bau- und Umweltberatungsunternehmen GladAfrica den Auftrag für die Modernisierung der Fahrzeugdepots in Salt River und Springfield. Nach Angaben der Zeitung Mail & Guardian hat PRASA die Vergabe an GladAfrica nicht veröffentlicht und damit gegen das Vergaberecht verstoßen. Der Vertrag mit GladAfrica wird PRASA statt ZAR 238 Mio. mit Gibb ZAR 584,40 Mio. kosten und damit einen Mehraufwand von ZAR 346 Mio. ausmachen.

Da die aktuelle Technik von PRASA's Zugflotte der MLPS aus dem Jahr 1968 stammt, ist die Neuanschaffung von Fernverkehrszügen in Planung, um Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit zu garantieren. Die Gruppe beabsichtigt eine Beschaffung von 28 neuen Diesellokomotiven zu einem Preis von rund ZAR 3,96 Mrd. Zusätzlich sollen 19 6E-Elektrolokomotiven auf den neuesten Stand der Technik gebracht und sechs Wartungsdepots modernisiert werden.

Um einen Rückgang von Leistungen der MLPS zu verhindern, werden Leasingverträge für PRASA-Lokomotiven für drei Jahre dienen müssen, weshalb für 2021/2022 mit negativen Nettoauswirkungen gerechnet wurde, welche jedoch in den zwei Folgejahren aufgrund steigender Fahrgastaufkommen und damit verbunden steigender Einnahmen wegen eines wiedergewonnenen Vertrauens in die betrieblichen Leistungen von PRASA positiv ausfallen sollten.<sup>23</sup>

### **Gautrain**

Im Jahr 2013 kam es zur Einführung des 25-Jahr-Plans von Gautrain, dem „Gauteng Integrated Transport Master Plan“ (ITMP25). Dieser hatte die Ermöglichung zukünftiger Mobilität und die gesellschaftliche Entwicklung in der gesamten Provinz zum Ziel. ITMP25 beinhaltet auch ein Verkehrsmodell, dass die zukünftigen Probleme wie die Zunahme der Verkehrsüberlastung, lange Reisezeiten und die damit verbundenen Schwierigkeiten sowie Treibhausgasemissionen bis 2025 vorhersagen soll.

Die Regierung von Gauteng beauftragte die GMA 2014 mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie, um mögliche Expansionen des Gautrains zu identifizieren. Diese wurde 2016 vollendet und hatte die Ermittlung folgender Bahnhöfe und Verbindungen zur Folge:

- Eine Verbindung zwischen Marlboro und Soweto, mit zusätzlichen Bahnhöfen in Sandton, Randburg, Cosmo City, Little Falls, Roodepoort und Jabulani.
- Eine Verbindung zwischen Jabulani und Mamelodi über Cosmo City mit neuen Bahnhöfen in Fourways, Sunninghill, Olievenhoutsbosch, Irene, Tshwane East, Hazeldean und Mamelodi.
- Eine Verbindung zwischen Rhodesfield und Boksburg, mit Bahnhöfen in East Rand Mall und Boksburg.
- Eine Verbindung zwischen Cosmo City und Lanseria Airport mit neuen Bahnhöfen in Cradle und Lanseria.

Die vorgeschlagene 32km lange West Rand Strecke beginnt bei der Little Falls Station, an der Hendrik Potgieter Road in Willowbrook, und verläuft in nordöstlicher Richtung nach Zandspruit, wo die Strecke westlich an dem Jackal Creek Golf Anwesen vorbeiführen wird. Die Route wechselt dann ihre Richtung Süd-Osten nach Cosmo

---

<sup>23</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S.54,55; Creamer Media's Research Unit (2021). Road, Rail & Ports – Towards more private sector participation, S. 31,32.



City und vom Cosmo Bahnhof weiter zu einem neuen Bahnhof in Randburg mit Stationen in North Riding, Olivedale, Bryanston und Ferndale. Danach soll die Route südöstlich weiter nach Randburg, Bordeaux und Hurlingham führen, um dann nach Erreichen von Sandhurst die Richtung zu ändern und den Zug zur bereits bestehenden Station in Sandton zu führen, welche erneuert werden soll. Von dort soll der Zug dann in nordöstlicher Richtung durch Sandton, Sandown, Marlboro und Alexandra fahren. Der nächste Schritt dieses Projektes ist die Vorplanung der vorgeschlagenen Route, einschließlich einer umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung. Um Phase 1 des Ausbauprojektes zu starten, muss die Durchführbarkeitsstudie vom Finanzministerium genehmigt werden. Die AA übt an der geplanten Route scharfe Kritik und argumentiert, dass die Regierung besser in die Schaffung eines provinziellen Bussystems investieren sollte, anstelle einer Route, für die keine Nachfrage besteht, da diese bloß einer Minderheit von Bürgern und nicht dem Gros der Bevölkerung dienen würde.<sup>24</sup>

## **TFR**

TFR's Kapitalinvestitionen für das Jahr 2020 betragen anstelle von ZAR 20,3 Mrd. nur ZAR 13,9 Mrd. Die Nichtausschöpfung des möglichen Budgets ist auf Verzögerungen bei Projektfortschritten, Herausforderungen beim Beschaffungswesen und Verträgen, sowie auf die Auflösung von Lieferantenverträgen zurückzuführen. Vor allem die gescheiterte Anschaffung von 1064 Lokomotiven, dessen Planung ins Jahr 2014 zurückreicht, führen zu einer Beeinträchtigung der Verfügbarkeit von Lokomotiven. Ein Rechtsstreit zwischen Transnet und den Erstausrüstern (OEMs – Original-Equipment Manufacturers) war die Folge. Transnet bat in Kooperation mit der Special Investigating Unit den Obersten Gerichtshof um Annullierung der Verträge im Wert von ZAR 54,40 Mrd. – als Grund nannten sie die unrechtmäßige Vergabe unter dem damaligen CEO Brian Molefe und CFO Anoj Singh. Die Anschaffung der Lokomotiven war ein wichtiges Thema bei der gerichtlichen Untersuchungskommission unter Leitung des stellvertretenden Obersten Richters Raymond Zondo bzgl. der Vorwürfe der Staatsbestechung.

Die Verträge wurden an vier OEMs vergeben: General Electric (GE), Bombardier Transport, China South Rail (CSR) und China North Rail (CNR), wobei sich inzwischen die chinesischen Erstausrüster zur Chinese Railway Rolling Stock Corporation zusammengeschlossen haben. Von den ursprünglich vereinbarten 1.064 Lokomotiven wurden lediglich 583 ausgeliefert, wobei GE als einziger Partner alle vereinbarten 233 Lokomotiven geliefert hat. CSRs Vertrag beinhaltete 359 Lokomotiven, wobei bis März 2021 lediglich 260 ausgeliefert wurden. CNR unterbot diesen Wert - von 232 vereinbarten Lokomotiven wurden zum Stichtag März 2021 22 geliefert. Bombardier Transportation lieferte ebenfalls lediglich 68 der 240 vereinbarten Lokomotiven.

Laut der Nachrichtenagentur TimesLive sah sich TFR gezwungen, 194 Lokomotiven aufgrund fehlender Ersatzteile abzustellen, was auf fehlende Unterstützung des chinesischen Partner-Eisenbahnunternehmens bei der Ersatzteilversorgung zurückzuführen war. Der Einsatz ursprünglich bereits ausrangierter Lokomotiven durch TFR ist die Folge – erhöhte Ausfallraten und außerplanmäßige Wartungsarbeiten zählen zu den Konsequenzen.

Aufgrund der gescheiterten Verträge der 1.064 Lokomotiven entwickelte TFR u.a. Probleme bei Exportkohle, da alte Zugflotten verwendet werden müssen, um die Kohle zum Richards Bay Kohle Terminal (RBCT) zu transportieren. Des Weiteren konnte TFR auch keine Lokomotiven zur Unterstützung des Kohleexports des allgemeinen Güterverkehrs verwenden, da die Exportkohlezüge mit einer Technologie ausgestattet sind, die nur im Schwerlastverkehr eingesetzt werden können. Laut Kundgabe von TFR sollen normale Güterverkehrszüge nun auch mit der Technologie für den Kohletransport ausgestattet werden. Darüber hinaus kam es zum Beschluss von Transnet, nicht in weitere Eisenbahnkapazitäten für den Kohleexport zu investieren und die Kapazitäten bei 81 Millionen Tonnen pro Jahr zu belassen. Des Weiteren werden weder die Waterberg-Kohlebahn noch die nordöstliche Bahn zur Grenze nach Botswana an Kapazitätserhöhungen arbeiten, was mit starken erwarteten Rückgängen der Kohlenachfrage ab 2027 begründet wird.

<sup>24</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S.57,58; Creamer Media's Research Unit (2021). Road, Rail & Ports – Towards more private sector participation, S. 33-35.

Wegen des schlechten Zustandes der Infrastruktur im Eisenerz Export kam es zu einer erheblichen Anzahl von Geschwindigkeitsbeschränkungen, welche das Exportvolumen beeinträchtigen. Um die Eisenerzstrecke zu sanieren, kooperiert das Bergbauunternehmen Kumba mit TFR, um die durchschnittlich erlaubte Geschwindigkeit von 60 km/h anstelle der derzeitigen 30 km/h zu erreichen – eine Exportverbesserung von 10 % bzw. eine zusätzliche Ausfuhr von sechs Mio. Tonnen Erz pro Jahr wären die Folge. Das Erreichen jenes Exportanstiegs würde zur Ermöglichung eines neuen mittelgroßen Bergwerks führen, was 3.000 bis 4.000 Arbeitsplätze generieren würde.

Kumba vertritt die Ansicht, dass regelmäßige Wartungsarbeiten und der Einsatz von Technologie, welche vor Ausfällen warnen soll, zu einer erheblichen Verbesserung der Eisenerzexporte beitragen könnte, ohne dass größere Kapitalinvestitionen von Nöten wären. TFR sieht Möglichkeiten für einen weiteren Ausbau der Sishen-Saldanha-Strecke, auf derer jährlich 67 Mio. Tonnen Eisenerz und Mangan transportiert werden könnten.

In der Manganindustrie bilden Kapazitätsengpässe, sowie mangelnder Zugang zu Bahn- und Hafenskapazitäten die größten Herausforderungen. Um diesen entgegenzuwirken sind viele Manganproduzenten auf den Straßenverkehr angewiesen. Ein weiteres tiefgreifendes Problem ist, dass momentan keinem Manganproduzenten die volle Produktionskapazität für den Export zugewiesen ist. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, wird eine Erhöhung der Hafen- und Bahnkapazitäten in den verschiedenen Exportkanälen und eine Kapazitätserhöhung auf 22 Mio. Tonnen pro Jahr durch Transnet unabdingbar sein. Nach einer detaillierten Prognose kam es zum Beschluss von TFR, die Schließung des Manganterminals Port Elizabeth zu verzögern. Im Einklang mit der überarbeiteten Strategie wurde entschieden, die Interimslösung im Hafen von Ngqura zu verwerfen und sich stattdessen auf eine Gesamtlösung des Ngqura-Mangan-Exportterminals zu konzentrieren. In der Zwischenzeit werden längere Züge auf der Saldanha-Strecke eingeführt, um die Effizienz des Manganexports zu steigern. Nach Angaben des Bergbauunternehmens African Rainbow Minerals (ARM) wird TFR die Nutzlast von 63 t pro Wagon auf 100 t pro Wagon erhöhen, was der maximalen Kapazität entspricht. Außerdem wird eine Zugkonfiguration mit 160 Wagonen verwendet werden. ARM plant sein privates Anschlussgleis aufzurüsten, um eine Nutzlast von 100 t aufnehmen zu können.

Bzgl. des allgemeinen Frachtguts kam es zur Beteiligung von TFR an einem Eisenbahnprojekt mit eSwatini Railways. Das Projekt umfasst den Bau einer 150km langen Eisenbahnverbindung zwischen Lothair in Südafrika und Sidvokodvo in Eswatini, einschließlich der Modernisierung der bestehenden Strecken von Ermelo nach Lothair und Sidvokodov zum Logistikzentrum Richards Bay. Das Auffinden von Investoren gilt hier jedoch als Bottleneck der staatlichen Unternehmen, um das Projekt vollumfassend umsetzen zu können. Zum Stand März 2021 hat sich Transnet zum Kauf von 500 ha auf der südafrikanischen Seite und eSwatini Railways zum Kauf von 700 ha auf der eswatiniischen Seite bereiterklärt.<sup>25</sup>

## 6. Öffentlicher Zugang und Konzessionen

Im September 2020 kündigte Präsident Cyril Ramaphosa an, dass im Rahmen des Programmes „Economic Reconstruction and Recovery Plan“ private Bahnbetreiber Zugang zum südafrikanischen Schienennetz erhalten sollen, um die Kapazitäten von TFR zu ergänzen und die Verlagerung des Frachtvolumens von den Straßen auf die Gleise zu unterstützen sowie das Wirtschaftswachstum zu fördern. Dieser Zugang Dritter ist nicht mit einer Privatisierung gleichzusetzen, denn Transnet wird weiterhin Eigentümer der Gleisanlagen und der sonstigen Schieneninfrastruktur sein. Die Nutzung des Schienennetzes durch private Eisenbahnunternehmer ist vielmehr zu vergleichen mit LKW-Mautgebühren für den Zugang zu den Straßen für den Gütertransport im ganzen Land. Gegen eine Zahlung einer Zugangsgebühr pro Fahrt an TFR dürfen dritte Parteien dessen Ressourcen verwenden.

<sup>25</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S. 58; Creamer Media's Research Unit (2021). Road, Rail & Ports – Towards more private sector participation, S. 24-26.

TFR hat bestätigt, dass es seine sechs wichtigsten Korridore für den Privatbetrieb öffnen wird. Diese Strecken werden für den Transport von Massegütern und allgemeinem Frachtgut genutzt. Dem Minister für öffentliche Unternehmen Pravin Gordhan zufolge, sollen die privaten Betreiber innerhalb von drei Jahren in das Hauptnetz aufgenommen werden. TFR öffnete bereits Nebenstrecken für Private. Da die Drittparteien jedoch für die Sanierung und Instandhaltung aufkommen mussten, was einige in eine wirtschaftliche Notlage trieb, war der Ausgang weniger erfolgreich. TFR stellt daher nun betriebsbereite Nebenstrecken zur Verfügung. Zusätzlich entwickelt TFR auch ein Angebot, an Haken- und Rückholddiensten, um Privatwagone zu fördern.

Pulane Tshabalala, Gründer und Geschäftsführer der Mirai Rail Corporation, vertritt die Ansicht, dass mit Öffnung des Eisenbahnnetzwerkes für Private die Bahnindustrie revolutioniert werden könnte - solange richtig umgesetzt. Durch die Partnerschaft zwischen TFR und Drittparteien werden nicht nur die Kapazität des Kernnetzes erweitert, die Effizienz verbessert, überlegene Technologien eingeführt und dadurch Südafrikas ungenutztes und umfangreiches Güterschienennetzwerk wiederbelebt. Ebenso könnten auch Sicherheitsmechanismen geschaffen werden, Rechenschaftspflichten eingeführt und Aufsichten verbessert werden, um den Schienengüterverkehr berechenbar und zuverlässig zu machen. Des Weiteren werden die aus dem stärkeren Wettbewerb resultierenden Effizienzgewinne die Gesamtlogistikkosten Südafrikas senken, welche zurzeit 18 % des BIP betragen. Damit würde ein weltweit wettbewerbsfähiges Logistiksystem aufgebaut werden.

Der CEO des Afrikanischen Verbands der Eisenbahnindustrie (ARIA - African Rail Industry Association) Mesla Nhlapo weist darauf hin, dass der öffentliche Zugang die südafrikanische Wirtschaft in den nächsten fünf Jahren um mehrere Milliarden südafrikanische Rand ankurbeln, potenziell Tausende Arbeitsplätze schaffen und wirtschaftliche Vorteile bringen wird. Zudem würde TFR eine zusätzliche Einnahmequelle durch die Zugangsgebühren generieren und müsste nicht stattdessen mit den privaten Bahnbetreibern konkurrieren.

Um das volle Volumenpotential zu erreichen, wird eine Investition in die Schienenverkehrsanlage in Höhe von rund ZAR 45 Mrd. nötig sein. Traxtion, der größte Güterverkehrsbetreiber des Kontinents, fordert bereits seit Jahren einen öffentlichen Zugang zur staatlichen Schieneninfrastruktur und hat Pläne angekündigt, in einem gestaffelten Beschaffungsprogramm in den nächsten fünf Jahren ZAR 14-17 Mrd. in Lokomotiven und Wagone zu investieren. James Holly, Traxtions CEO bezeichnet den offenen Zugang als "eine aufregende politische Veränderung" für Südafrika und argumentiert, dass der Zugang zu Bahndienstleistungen die Entwicklung neuer Unternehmen, Minen und Farmen sowie die Expansion bestehender Unternehmen erleichtern wird. Der private Schienengüterverkehrsbetreiber sieht in der Strukturreformagenda der südafrikanischen Regierung eine seltene Gelegenheit für den Privatsektor, massive Investitionen in Zuggarnituren zu tätigen, um eines der größten strukturellen Wachstumshemmnisse der südafrikanischen Wirtschaft, die Zugkapazität, zu beseitigen. Als Vorzeigebispiel führt Traxtion die tansanisch-sambische Eisenbahnbehörde an, die der Calabash Freight den Transport auf dessen 1.860 km langen Gleisen erlaubt und somit als Resultat das Frachtvolumen im Vergleich zum Vorjahr um 26 % steigern konnte. Traxtion verfügt bereits über einen Werkstattkomplex in Pretoria, der in der Lage ist, mehr als 300 Lokomotiven zu warten. Der Komplex umfasst sowohl ein Ersatzteillager als auch eine Supply-Chain-Abteilung, die Verbrauchsmaterialien für den Schienenverkehr in ganz Afrika liefert.

Auch das Logistikzentrum Grindrod sieht dieser Öffnung positiv entgegen und ist daran interessiert, auf den Strecken, wo es bereits tätig ist – Maputo und Richards Bay – einen Zugang zum öffentlichen Eisenbahnnetzwerk zu erhalten. Die Gruppe verfügt über 47 Lokomotiven, die sie potenziell einsetzen könnte. Auch Grindods CEO Andrew Waller ist der Meinung, dass der öffentliche Zugang für Private einen großen Mehrwert für Südafrika haben wird.

Das südafrikanische Schienennetz wurde im April 2022 für Drittanbieter im Güterverkehr geöffnet, wie in der mittelfristigen Haushaltserklärung vom November 2021 bekräftigt und von Präsident Ramaphosa im Februar 2022 bestätigt wurde. Demnach hat Transnet ab April 2022 damit begonnen, Dritten Zugang zu seinem

Güterschienennetz zu gewähren, indem Slots auf dem Containerkorridor zwischen Durban und City Deep in Gauteng zur Verfügung gestellt werden.<sup>26</sup>

Für den Personenverkehr sehen die Interessensvertreter in den beiden verkehrsreichsten Nahverkehrsstrecken zwischen Mabopane und Tshwane sowie der zentralen Kapstadt-Strecke Chancen für einen privaten Betrieb des Schienennetzwerkes. PRASA hielt aber fest, dass aufgrund jahrelanger Schäden und Diebstählen der Vollbetrieb der beiden Strecken eventuell erst frühestens 2022 realisiert werden kann. Der Ankündigung von Präsident Ramaphosa 2021, ZAR 1,4 Mrd. in die Rehabilitation und Erneuerung der Infrastruktur in des besagten Zugkorridors zu stecken, folgte im 2022 ein tatsächliches Investment von ZAR 700 Mio.<sup>27</sup> HPL&R, Betreiber des Golden Arrow Busses in Kapstadt, hat ein öffentlich-privates Konzessionsmodell für die südliche Linie der Metrorail in Kapstadt entwickelt, welches jedoch im ganzen Land angewendet werden könnte. Als privater Konzessionsnehmer müsste HPL&R zunächst die vorhandenen Züge und Infrastruktur nutzen, um den Betrieb zu stabilisieren und zu optimieren, sich aber gleichzeitig auch dazu verpflichten, in neue Zuganlagen und Wartungseinrichtungen zu investieren, um die Strecke in Zukunft zu modernisieren und weiter auszubauen.<sup>28</sup>

## 7. Wettbewerb und Zugangsbeschränkungen

### Wettbewerb

Der Entwurf des Weißbuchs über die nationale Eisenbahnpolitik (National Rail Policy) des Department of Transport vom Juli 2017 hält fest, dass monopolistische Marktstrukturen im Personen- und Güterverkehr häufig zu unzureichenden Kapazitäten und damit zur ungenügenden Deckung der Nachfrage sowie zu einer schlechten Dienstleistungsqualität führen. Die Öffnung des Schienennetzwerkes wirkt dem entgegen und erlaubt einen funktionierenden Wettbewerb.

Obwohl der Schienenverkehr eigentlich die erschwinglichste Option des öffentlichen Verkehrs darstellt, ist der Pendlerschienenverkehr vor allem auf die Ballungszentren beschränkt und konkurriert stark mit Autos, Bussen, Schnellbussystemen und Taxis. Der Fernverkehr konkurriert vor allem mit Billigfluglinien, Langstreckentaxis, Überlandbussen, Luxusbussen und Kraftfahrzeugen. Im Juni 2017 leitete die Wettbewerbskommission eine Marktuntersuchung gegen den öffentlichen Personenverkehr, einschließlich des Schienenverkehrs, ein, um festzustellen, ob der Wettbewerb verhindert, verzerrt oder eingeschränkt wird.

Der Schienengüterverkehr auf der anderen Seite ist monopolistisch strukturiert, da TFR de facto das einzige Fernverkehrsnetz ist und praktisch alle Lokomotiven und Zugwagone besitzt und betreibt. Zwar gibt es keine rechtlichen Beschränkungen, die andere Betreiber vom Markt ausschließen, jedoch sind die Eintrittsbarrieren hoch.<sup>29</sup>

### Zugangsbeschränkungen

Für neue Marktteilnehmer ist der Einstieg aus den verschiedensten Gründen erschwert. Zu diesen Hindernissen zählen:

- erschwerter Zugang zu kurz- und langfristiger Finanzierung für Start- sowie Betriebskapital
- Finanzierungsbeschränkungen und unzureichender Cashflow
- mangelndes Fachwissen
- Schwierigkeiten bei Beschaffungsprozessen mit etablierten Unternehmen zu konkurrieren sowie mangelnder Zugang und Kenntnisse bzgl. Technologie

<sup>26</sup> Polity (2022). Third-party rail access is now a reality.

<sup>27</sup> IOL (2022). R700 million spent on rehabilitation of vandalised Mabopane train line, says Mbalula.

<sup>28</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S. 61,62; Creamer Media's Research Unit (2021). Road, Rail & Ports – Towards more private sector participation, S. 27,28.

<sup>29</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S. 77.

- Des Weiteren ist auch der Erhalt von Finanzmittel häufig an das Erhalten eines Vertrages gebunden. Zu den Hürden des neuen Markteintrittes zählen zusätzlich:
  - der Wettbewerb mit seinen monopolistischen Staatsbetrieben
  - die aktuellen politischen Rahmenbedingungen und die komplizierten Ausschreibungsverfahren und Vertragsbedingungen
  - bloß kurzfristige Verträge, die keine Rendite für hohe Investitionsausgaben bieten
  - (zu) hohe Anforderungen an Erfahrung und andere Kriterien für die Eintragung in Lieferantendatenbanken.
  - Die starke Betonung der Regierung auf Beschaffungsanforderungen mit lokalem Inhalt und Programmen zur Entwicklung von Lieferanten
  - hohe Kapitalkosten für das Schienennetz, Wagone, Werkstätten und anspruchsvolle IT-Systeme, die für neue Marktteilnehmer unerschwinglich sind

Neue Marktteilnehmer werden auf Unterverträge, Joint Ventures, bevorzugte Beschaffung und Programme zur Entwicklung von Zulieferern angewiesen sein. Es sind nachhaltige Anstrengungen erforderlich, um Initiativen, Möglichkeiten und Anreize für die Vergabe von Unteraufträgen durch den öffentlichen und privaten Sektor zu entwickeln.<sup>30</sup>

## 8. SWOT-Analyse

### Stärken

Einer der größten Vorteile ist die finanzielle und politische Unterstützung der Regierung in Form des PRASA-Erneuerungsprogrammes, des Gautrain-Netzerweiterungsprojekts und Transnets geplanten Kapitalausgaben. Außerdem ist der Schienenverkehr um 33 % billiger als der Straßenverkehr, insbesondere bei einer Entfernung von mehr als 500 km. Zusätzlich stellt der Schienenverkehr im Vergleich zum Straßenverkehr auch eine deutlich geringere Umweltbelastung dar. Zudem kommt, dass sowohl lokale als auch internationale Hersteller in allen Größen auf dem heimischen Markt aktiv sind und, dass das Investitionsniveau in dieser Branche hoch ist. Außerdem wurde die Einrichtung von Produktionsstätten zur Erfüllung der Kaufverträge von Transnet und PRASA vereinbart.<sup>31</sup>

### Schwächen

Ein häufiges Problem des Schienenverkehrs ist stellt die oftmals alte und überholte Infrastruktur dar. Dazu kommt die Instabilität des Managements sowie Probleme mit der Unternehmensführung und der Lieferketten bei PRASA und Transnet. Kritischer Fachkräftemangel auf allen Ebenen, der zu Ineffizienz, erhöhten Unfallraten und schlechter Leistungserbringung führt, verbessert die Lage des Schienenverkehrs ebenfalls nicht. Die Aufteilung der Verantwortung für den Schienengüterverkehr auf das Ministerium für öffentliche Unternehmen und für den Schienenpersonenverkehr auf das Verkehrsministerium, stellen eine weitere Schwachstelle dar. Weitere Schwächen sind unterentwickelte Wertschöpfungsketten für Schienenfahrzeuge, Herausforderungen für die Erstausrüster bei der Erfüllung der Lokalisierungsanforderungen der Beschaffungsprogramme und die abnehmende Leistung im Bereich der Produktion.<sup>32</sup>

### Chancen

Der Schienenverkehr bietet jedoch ein breites Spektrum an Möglichkeiten. Infrastrukturprogramme könnten die Kapazität erhöhen, was zu einem Anstieg des Personen- und Frachtaufkommens führen würde. Außerdem soll

---

<sup>30</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S. 78.

<sup>31</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S. 78,79.

<sup>32</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S. 78,79.

die Öffnung des Zugangs zum Schienennetz für Private die Wettbewerbsfähigkeit verbessern und die Effizienz erhöhen. Anforderungen an die Lokalisierung und die Konzentration auf Anbieterentwicklung sollten eine nachhaltige Kette von Herstellern und Lieferanten schaffen. Eine weitere Möglichkeit den Schienenverkehr zu optimieren wäre es, lokale Lieferanten von Schienenfahrzeugen in globale Wertschöpfungsketten von Erstausrüstern zu integrieren. Kapitalerweiterungsprojekte sollten zu Befähigungspartnerschaften führen. Der schwache südafrikanische Rand erhöht den Wert der exportierten Ware und steigert so das Volumen. Es sollten kooperative intermodale Transportsysteme entwickelt werden. Infrastruktur- und Kapitalerweiterungsprojekte würden eine Nachfrage nach dem Transport von importierten Maschinen und Ausrüstungen schaffen, wodurch die Nachfrage nach Lokomotiven und Schienenfahrzeugen steigen würde. Außerdem würden umfangreiche Investitionen in das Schienennetz und Infrastruktur auf dem gesamten afrikanischen Kontinent die Nachfrage nach Lokomotiven und Schienenfahrzeugen erhöhen. Eine Verbesserung wäre auch die Übertragung des Personenverkehrsdienstes im Nahverkehr auf die lokalen Behörden. Die vorgeschlagene Regulierungsbehörde für die Verkehrswirtschaft sollte Preise festlegen, den regulierten Zugang Dritter ermöglichen, den Wettbewerb verbessern und die Kosten für die Unternehmen senken. Außerdem sollte das DTIC einen Entwurf für den Wiederaufbau der Stahlindustrie vorlegen. Das Instandhaltungsprogramm des Schienenverkehrs soll für neu beschaffene Fahrzeuge und Lokomotiven auch nach Ablauf der Gewährleistungsfristen Möglichkeiten bieten. Außerdem ist der Sanierungsplan für PRASA, einschließlich der Wiederherstellung der Leitungsstrukturen sowie der Einhaltung der Beschaffungsvorschriften von wesentlicher Bedeutung.<sup>33</sup>

### Risiken

Neben den Chancen existieren jedoch auch einige Bedrohungsszenarien für den südafrikanischen Schienenverkehr. Deziert auf Covid-19 zurückzuführen ist der Rückgang des Güter- und Personenverkehrsaufkommens und in weiterer Folge der Einnahmen. Hohe Arbeitslosigkeit führt ebenfalls zu einer Verringerung der Fahrgäste. Ein weiteres Risiko des Schienenverkehrs ist ein schwaches Wirtschaftswachstum, welches zu einer geringeren Produktion und damit zu weniger zu befördernden Gütern führt, was wiederum geringere Investitionen in den Ausbau zur Folge hat und die Nachfrage nach zusätzlichen Schienenverkehrsfahrzeugen für den Güterverkehr schmälert. Ein volatiler südafrikanischer Rand führt zu einer Verschlechterung der Wirtschaftslage, da die Kosten für importierte Schienenverkehrsfahrzeuge und Komponenten erhöht sind, während hohe Zinssätze die Kosten für die Krediteinnahme beeinflussen. Weitere Bedrohungen für den funktionierenden Schienenverkehr sind mutmaßliche Unregelmäßigkeiten bei der Auftragsvergabe und Korruption, sowie zunehmender Wettbewerb durch einen flexiblen, effizienten und bequemen Straßengüter- und -personenverkehr. Gefährdungen stellen auch steigende Lohn-, Diesel- und Stromkosten sowie die Einführung der Kohlenstoffsteuer dar. Auch steigende Strom- und Stahlkosten und die negativen Auswirkungen von über der Inflation liegenden und zweistelligen Lohnabschlüssen werden die Wettbewerbsfähigkeit verringern. Eine weitere Hürde ist die Unfähigkeit, Lagerstände innerhalb der Vorlaufzeiten herzustellen. Umfangreiche Eisenbahn- und Hafeninfrastrukturprojekte auf dem afrikanischen Kontinent könnten den Güterverkehr von dem Land gen der Spitze Afrikas ablenken.<sup>34</sup>

## 9. Outlook

Präsident Cyril Ramaphosa hat die Infrastruktur zu einem Eckpfeiler des Plans für den wirtschaftlichen Wiederaufbau und die Erholung des Landes gemacht, mit dem ein gerechtes und integratives Wachstum gefördert werden soll, um sicherzustellen, dass sich die südafrikanische Wirtschaft von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie erholt. Südafrikas Wachstum hängt von hohen Investitionen in die Infrastruktur wie Energie, Telekommunikation, Häfen und dem Schienenverkehr ab, welche durch Reformen vorangetrieben werden, um latentes Potenzial freizuschalten.

<sup>33</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S. 79,80.

<sup>34</sup> Vgl. Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa, S. 79,80.

Die derzeitige Regierung konzentriert sich vor allem auf Investitionen in den Schienengüterverkehr, um die Verlagerung des Verkehrs von den Straßen auf die Schienen umzusetzen. Damit dies realisiert werden kann, strebt die Regierung eine stärkere Beteiligung des Privatsektors am Schienenverkehr an. Die Öffnung des Schienennetzwerks für Dritte würde den Wettbewerb verstärken sowie die Infrastruktur modernisieren, da der Privatsektor die finanzielle Kraft hat, dort zu investieren, wo der Staat es sich nicht leisten kann. Doch ist es nun an der Zeit, diese Pläne umzusetzen, da das Land auf das Know-How der privaten Drittanbieter angewiesen ist, um globale „best practice“ Standards umsetzen zu können.

Die neue einheitliche Regulierungsbehörde wird Einrichtungen wie die Hafenregulierungsbehörde, die nationale Regulierungsbehörde für den öffentlichen Verkehr, Teile der Agentur für grenzüberschreitenden Verkehr und bestimmte Funktionen der South African National Roads Agency Limited umfassen. Das Verkehrsministerium geht davon aus, dass mit der Zusammenlegung auf eine einzelne Regulierungsbehörde ca. ZAR 3,50 Mrd. zum nationalen Fiskus hinzugefügt und voraussichtlich zu jährlichen Einsparungen von mehr als ZAR 170 Mio. führen wird. Verkehrsminister Fikile Mbalula hält fest, dass die wirtschaftliche Regulierung des Verkehrs ebenfalls dringend nötig ist, da viele Transporttarife unkontrolliert sind und die südafrikanische Gesellschaft somit um 5 % des BIPs mehr für den Verkehr ausgibt als grundsätzlich nötig wäre.

Der Nationale Infrastrukturplan (NIP) 2050, der eine strategische Vision beinhaltet, welche die obersten Ziele des nationalen Entwicklungsplans mit umsetzbaren Schritten verknüpfen soll, legt das Jahr 2022/23 als Zieldatum für die Einrichtung der einheitlichen Verkehrsregulierungsbehörde fest. Außerdem wird im NIP 2050 bestimmt, dass bis zu diesem Zieljahr ein Plan zur Integration von Schienen, Straßen, Häfen sowie intermodalen Knotenpunkten und Güterverkehrszentren vorliegen und ebenfalls ein Plan für eine regionale Güterlogistik in Afrika priorisiert werden soll. Um die Verschiebung des Gütertransports von den Straßen auf die Schienen umsetzen zu können bekräftigt der NIP 2050, dass Investitionen in Form von verbesserten Terminaldichten, der Beachtung von Produktgleichförmigkeit bei palettierten Frachtdiensten und eine politische Regelung, welche sich auf das Nutzerprinzip und die Anlastung externer Kosten verpflichtet, benötigen wird. Wird das realisiert, kann nach dem NIP 2050 26 % schienenverkehrsfreundlicher Güterverkehr von den Straßen genommen werden. Zudem sollten auch Häfen in die Güterlogistikstrecken eingebunden werden.

Was den Nahverkehr betrifft, so ist die Sanierung der zusammenbrechenden Eisenbahninfrastruktur für das Wirtschaftswachstum von entscheidender Bedeutung, da der Personen- und Schienenverkehr eine zentrale Rolle für den Zugang der Bevölkerung zu Beschäftigungsmöglichkeiten darstellt. PRASA hat bestimmt, vorrangig die Strecken in Gauteng, KwaZulu-Natal und Westkap wiederherzustellen, um den Betrieb wiederaufzunehmen. Vor der Entlassung des PRASA Vorsitzenden Zolani Matthews, meinte dieser, dass das Eisenbahnsystem noch erfolgreich gerettet werden kann und, dass die Gruppe mit Bahnexperten aus Deutschland und Frankreich spricht, um sicherzustellen, dass PRASA bestimmte Benchmark-Standards erfüllt.<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> Vgl. Creamer Media's Research Unit (2021). Road, Rail & Ports – Towards more private sector participation, S. 41.

## 10. Quellenverzeichnis

- Creamer Media's Research Unit (2021). Road, Rail & Ports – Towards more private sector participation.
- IOL (2022). R700 million spent on rehabilitation of vandalised Mabopane train line, says Mbalula. Abgerufen unter: <https://www.iol.co.za/news/south-africa/gauteng/r700-million-spent-on-rehabilitation-of-vandalised-mabopane-train-line-says-mbalula-9c415fde-b14d-4d20-8d7c-7c287ee0c7f1>.
- Polity (2022). Third-party rail access is now a reality. Abgerufen unter: <https://www.polity.org.za/article/third-party-rail-access-is-now-a-reality-2022-02-14#:~:text=%E2%80%9CTransnet%20will%20start%20the%20process,in%20Gauteng%2C%E2%80%9D%20Ramaphosa%20said>.
- PRASA (2020-2022). PRASA Annual Reports 2020/21 & 2021/22. Abgerufen unter: <https://www.prasa.com/Annual%20Reports.html>.
- Who Owns Whom (2021). Railway Transport and Manufacture of Locomotives and Rolling Stock in South Africa.





## AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER SÜDAFRIKA  
21, Cradock Avenue (Corner Tyrwhitt Avenue)  
Rosebank (Johannesburg), Südafrika  
T +27 11 442 7100  
E [johannesburg@wko.at](mailto:johannesburg@wko.at)  
W [wko.at/aussenwirtschaft/za](http://wko.at/aussenwirtschaft/za)

