



Südafrika

Die Fußballweltmeisterschaft hat die Schiene beflügelt

Die Fußballweltmeisterschaft hat Südafrika, da sind sich alle Kommentatoren einig, zumindest einen Schnellzug gebracht. Der „Gautrain“, benannt nach der Provinz Gauteng, wo Südafrikas Hauptstadt Pretoria und die Wirtschaftsmetropole Johannesburg liegen, verbindet den internationalen Flughafen OR-Tambo mit dem Johannesburger Vorort Sandton im Norden der Stadt. Hier sind die Börse Südafrikas, zahlreiche Banken und Unternehmen beheimatet. Der Gautrain ist der erste Schnellzug Afrikas. Nur in Marokko ist derzeit ebenfalls eine Hochgeschwindigkeitsstrecke in Planung.

In nur 15 Minuten absolviert der Gautrain die 15 Kilometer lange Strecke, für welche Autofahrer sonst in der Hauptverkehrszeit nicht selten über eine Stunde brauchen. Im Zwölfminutentakt befördert der Zug Geschäftsleute und Touristen auf ihrem Weg hin zum oder zurück zum internationalen Flughafen. Verbunden mit einem Schnellbussystem und Park- und Ride-Plätzen hat sich Südafrika damit eine effiziente und hochmoderne Transportinfrastruktur geleistet. Die Einzelfahrkarte ist mit 100 Rand (elf Euro) nicht für jedermann im Land erschwinglich, aber für die Stre-

cke ist der Preis angemessen, und für Pendler gibt es Ermäßigung.

Der Gautrain befördert wöchentlich 50.000 Zuggäste, von denen 4.000 die Zubringerbusse benutzen. Ende September wurde bereits der Millionste Reisende gefeiert. In Südafrika, wo man sich wegen der hohen Kriminalität ungern in öffentlichen Räumen bewegt, bietet der Gautrain einen hohen Sicherheitsstandard: 400 Sicherheitskräfte, 50 Polizisten und zahlreiche Überwachungskameras verfolgen die Benutzer des Schnellzugs auf Schritt und Tritt und machen eine bedenkenlose Fahrt möglich.

Das Bombela-Konsortium

Betreiber des Gautrains ist die französische Metrogesellschaft RATP. Gebaut wurde die Strecke vom Bombela-Konsortium, welches sich aus dem französischen Bauunternehmen Bouygues Travaux Publics, dem kanadischen Bombardier und zwei weiteren Firmen aus Südafrika, dem Baukonzern Murray & Roberts und Strategic Partners Group, zusammensetzt. Die Tunnelarbeiten hat Bouygues mit dem deutschen Tunnelbohrmaschinen-Spezialisten Herrenknecht realisiert. Die Kanadier lieferten die Wagen und Lokomotiven für den Schnellzug.

Die Bauarbeiten an der Streckenverlängerung des Gautrains von Sandton nach Pretoria, dem Regierungssitz des Landes, gehen gut voran. Zu 90 Prozent sind sie abgeschlossen. Die Strecke wird höchstwahrscheinlich wie geplant im Juli 2011 in Betrieb genommen werden.

Die neue Bahnstrecke soll eine Entlastung der stark befahrenen Autobahn zwischen Johannesburg und Pretoria erbringen. Die streckenweise schon achtspurige Straße ist Morgen für Morgen hoffnungslos mit Pendlern überfüllt. Autounfälle – das Land hat eine der höchsten Unfallraten der Welt – sorgen regelmäßig für Verkehrsstillstand auf der Straße.

140.000 Personen sollen täglich befördert werden

Rund neun Millionen Menschen leben in der Großregion Johannesburg-Pretoria. Durch Landflucht und natürliches Bevölkerungswachstum erwarten Demografen ein Wachstum der Bevölkerung um weitere fünf Millionen Menschen bis zum Jahr 2015. Mit der Eröffnung der neuen Strecke erhoffen sich die Betreiber die Beförderungszahl auf 140.000 Personen täglich erhöhen zu können. Der Autoverkehr soll um 20 Prozent zurückgehen.

Für die lang ersehnte, aber nicht unumstrittene Investition hat der Staat 25 Milliarden Rand (umgerechnet 2,6 Milliarden Euro) bereitgestellt. Dies ist fast viermal mehr als ursprünglich geplant. Laut Regierungsangaben sollen 11.700 direkte Arbeitsplätze sowie 51.500 induzierte Jobs durch das Schnellzugprojekt entstanden sein.



Verkehrsschilder an Bahnübergängen dienen auch mal gerne als Zielscheibe

Foto: Scherger

Mit Bussen die Dominanz des Autos als Verkehrsmittel durchbrechen

Die Weltmeisterschaft hat die Regierung Südafrikas dazu bewogen, sich ernsthaft mit dem Thema des öffentlichen Personenverkehrs zu beschäftigen. Neben der stark ausgeprägten Autokultur im Land behindert aber auch eine wenig verdichtete Siedlungsstruktur die Einführung von öffentlichen Transportmitteln. Mit

der Einführung von Linienbussen in den Städten und der Modernisierung und Eröffnung neuer Strecken für Nahverkehrszüge erhofft sich die Regierung, die Dominanz des Autos als Verkehrsmittel durchbrechen und auch ärmeren Leuten, die sich kein Auto leisten können, moderne und sichere Verkehrsmittel anbieten zu können.

Nach Jahren der Unterfinanzierung floss im Vorfeld der WM viel frisches Geld in den Bahnsektor. Und weitere neue Investitionen sind geplant. In staatlichem Besitz befindet sich das südafrikanische Eisenbahnunternehmen PRASA (Passenger Rail Agency of South Africa). Mit ihren zwei Tochtergesellschaften Metrorail, für den Nahverkehr in den Ballungsräumen, und Shosholozza Meyl, welche die Fernverkehrszüge betreibt, verantwortet PRASA den Großteil des Personenbahnverkehrs im Land. Metrorail befördert 2,2 Millionen Pendler täglich, die Marke von 100.000 Personen täglich wurde kürzlich in der Provinz Gauteng überschritten.

Vor der WM flossen 14,7 Milliarden Rand (1,6 Milliarden Euro) in die Modernisierung der Personenbeförderungszüge, hauptsächlich für



Die wenig genutzten Trassen werden oft als Fußweg in die Städte genutzt

Foto: Scherger



Im südafrikanischen Hinterland verkehren Holztransporte auf den häufig maroden Trassen

Foto: Scherger

den Nahverkehr. Kapstadt renovierte seinen Bahnhof, und gerade hat Durban, die drittgrößte Stadt Südafrikas, eine neue Untergrundbahnstation feierlich eröffnet. Hier werden täglich 40.000 Pendler umsteigen.

Rund 36 Millionen Euro ließ sich Durban den modernen Bau kosten, in den eine Shopping-Mall integriert ist. Um in Konkurrenz mit dem Auto treten zu können, hat Metrorail zusätzlich in den Komfort seiner Züge investiert. Es sind jetzt spezielle Züge für Berufspendler mit Internetzugang und Arbeitsplatzmöglichkeiten im Einsatz. Auch die Sicherheitslage in den Zügen in den Ballungsräumen soll sich seit der WM verbessert haben.

Miserable Fernverkehrsverbindungen

In weiterhin miserablen Zustand sind aber die Fernverkehrszüge des Landes. Mangelnde Investitionen und Fehlmanagement haben zur Schließung mehrerer Linien geführt. Shosholoz Meyl, benannt nach einem traditionellen südafrikanischen Arbeiterlied, hat PRASA 2008 von dem ebenfalls staatlichen Transportunternehmen Transnet gekauft. Letzteres hält den Gütertransport mit seiner Tochtergesellschaft Transnet Freight Rail fest in der Hand. Beide staatlichen Unternehmen stehen seitdem im Zwist. PRASA macht Transnet,



Zur Fußballweltmeisterschaft wurde in Durban ein neues Stadion gebaut

Foto: Scherger

das weiter die Schienen betreibt und für die Wartung der Wagen zuständig ist, für die häufigen Verspätungen ihrer Züge verantwortlich. Weniger als ein Drittel der Züge seien pünktlich, und Shosholoz Meyl habe daher 2009/2010 23 Prozent weniger Passagiere als im Vorjahr befördert.

Ein Drittel der Schienen und der Fahrzeugflotte sind marode

Nach Angabe von PRASA ist ein Drittel der Schienen und der Fahrzeugflotte in marodem Zustand und muss bis 2013 ausgetauscht werden. Ende Oktober wird erwartet, dass die Regierung eine Investition von knapp 100 Milliarden Rand (12 Milliarden Euro) bewilligt. Soviel hat Prasa als notwendige Investitionssumme

für die nächsten 18 Jahre geschätzt. Der Transportminister hat durchblicken lassen, dass sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr Privatinvestoren neben den öffentlichen Investitionen eine Rolle spielen könnten. Neben der Modernisierung der Flotte hat Südafrika unter anderem beschlossen, schrittweise die Spurbreite an das international genutzte Maß von 1.435 Millimetern anzupassen.

Der Schienengüterverkehr wird von Transnet Freight Rail organisiert. Der Marktanteil der Schiene liegt bei nur 14 Prozent, mit fallender Tendenz gegenüber der Straße. Anfang des Jahres wurden aber Investitionen in Höhe von fünf Milliarden Euro angekündigt. Neue Lokomotiven sollen



Durban hat neben dem für die WM neu gebauten Stadion jetzt auch eine neue U-Bahn-Station erhalten, die den alten Bahnhof entlastet

Foto: Scherger

ausschließlich für den Transport von Kohle und Eisenerz dienen.

Drei Schnellzugfernstrecken sollen entstehen

Beflügelt von den bis jetzt sehr guten Erfahrungen mit dem Gautrain-Projekt, hat die südafrikanische Regierung Ende September neue Pläne auf den Tisch gelegt. Drei Schnellzugfernstrecken sollen entstehen, um Johannesburg jeweils mit Durban, Kapstadt und Musina, der Grenzstadt zum Nachbarland Simbabwe, zu verbinden. Auch hier ist beabsichtigt, dass die Investitionen von einem Public Private Partnership getragen werden. Priorität hat die Linie Johannesburg–Durban, für die die Regierung innerhalb der nächsten sechs Monate eine Machbarkeitsstudie erstellen lassen will.

Das am Indischen Ozean liegende Durban verfügt über den bedeutendsten Seehafen Afrikas südlich der Sahara. Der Weg nach Johannesburg ist der wichtigste Verkehrskorridor für Menschen und Güter in ganz Afrika. Ein Schnellzug würde die 570 Kilometer lange Strecke in zwei Stunden zurücklegen können und somit in Konkurrenz zum Flugzeug



Die oftmals verwahrlosten Bahnhöfe Südafrikas werden mit Stacheldraht gesichert

Foto: Scherger

treten. 270.000 Personen nehmen jährlich die Bahn zwischen Johannesburg und Durban, in den Flieger steigen 2,7 Millionen.

China hat schon eine „Vorvereinbarung“ (memorandum of understanding) mit Südafrika für die neu zu bauende Bahnstrecke unterzeichnet. Der Präsident Südafrikas Jacob Zuma, der im August auf Staatsbesuch in China war, ließ sich von seinem Transportminister Sibusiso Ndebele begleiten. Die China Railway Group hatte schon früh Interesse an der Strecke Johannesburg–Durban angekündigt.

Die Bahnpläne der Regierung

sind ambitioniert. In der Presse äußerten viele Kommentatoren Skepsis über die neuen Schnellzugpläne der Regierung, denn viel fragen sich, ob sich Südafrika solche Großinvestitionen überhaupt leisten kann. Der Gautrain rollt zwar, doch wegen Stromausfalls blieb er einmal Mitte Oktober über eine Stunde stehen. Denn mehr noch als der Transport ist die Stromversorgung das Sorgenkind der südafrikanischen Wirtschaft. ■



Odile Jolys

Freie Journalistin
in Johannesburg, Südafrika.

Sie berichtet unter anderem für die Nachrichtagentur epd.

Kontakt über:
redaktion@privatbahn-magazin.com



Südafrikanische Schmalspurromantik

Foto: Scherger