



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Zielmarktanalyse Südafrika

Bahntechnik

Durchführer



IMPRESSUM

Herausgeber

AHP International GmbH & Co. KG
Karl-Heinrich-Ulrichs-Straße 11
10787 Berlin

Text und Redaktion

Nicola Michels
Dennis Kotscharan
Yana Dreyer Ospina
Kyra Schnell
Uygar Coskun

Stand

Oktober 2022

Gestaltung und Produktion

AHP International GmbH & Co. KG

Bildnachweis

iStock

Mit der Durchführung des Bundesförderprogramms
Mittelstand Global/Markterschließungsprogramm
beauftragt:



Das Markterschließungsprogramm für
kleine und mittlere Unternehmen ist ein
Förderprogramm des:



Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für das Projekt Geschäftsanbahnungsreise Südafrika für die Bahnindustrie erstellt.

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Inhalt

1. Executive Summary	9
2. Sozioökonomische, politische und gesellschaftliche Faktoren.....	10
2.1 Allgemeines Länderprofil	10
2.1.1 Geographie und Klima	11
2.1.2 Bevölkerung, Sprache und Religion	11
2.1.3 Geschichte	12
2.2 Politik.....	13
2.2.1 Politisches System und Innenpolitik	13
2.2.2 Außenpolitik	14
2.2.3 Beziehungen zu Deutschland.....	15
2.3 Wirtschaft.....	15
2.3.1 Wirtschaftsleistung	15
2.3.2 Außenwirtschaft	17
2.3.3 Investitionsklima	19
2.3.4 SWOT-Analyse.....	21
3. Schienenverkehr im Überblick	22
3.1 Aufbau des Streckennetzes in Südafrika	22
3.2 Die Betreiber.....	22
3.2.1 Transnet SOC Ltd	22
3.2.2 PRASA.....	25
3.2.3. Gautrain Rapid Rail Link	26
3.2.3 Weitere Betreiber	27
4. Probleme des aktuellen Schienennetzes	28
4.1 Veraltete Technologien	28
4.2 Geringe Leistung und betriebliche Ineffizienz.....	29
4.3 Kapitalisierte Instandhaltung.....	30
4.4 Nebenstrecken	30
4.5 Spurweite	31
5. Bisherige Institutionelle Herausforderungen	31
5.1 Monopolistische Märkte	31
5.1.1 Fracht.....	31
5.1.2 Passagiere	32
5.2 Quersubventionierungen	32
5.3 Kompetenzentwicklung	32
6. Entwicklung der Frachtnachfrage.....	33
6.1 Südafrikas aggregierte Frachtnachfrage.....	33
6.2 Südafrikas aggregiertes Frachtangebot	34
7. Liberalisierung des Schienensektors in Südafrika	36
7.1 Gesetzliche Grundlagen	38
7.2 Anstehende Projekte.....	38
8. Marktchancen.....	39

9. Geschäftspraxis	40
9.1 Rechtliche Rahmenbedingungen	40
9.2 Steuerliche Rahmenbedingungen	41
9.2.1 Businesskultur und Etikette	42
9.3 Allgemeine Reiseinformationen	43
9.4 Zölle	44
10. Marktakteure und Netzwerke	46
10.1 Institutionen in Deutschland	46
10.2 Deutsche Institutionen in Südafrika	46
10.3 Branchenverbände und sonstige Einrichtungen zum Thema Bahntechnik	47
10.4 Messen	48
11. Quellenverzeichnis	49

I Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: BIP Zusammensetzung nach Sektoren 2021 in Südafrika in Prozent	16
Abbildung 2: Wichtigste Handelspartner Export	17
Abbildung 3: Wichtigste Handelspartner Import	18
Abbildung 4: SWOT-Analyse Südafrika	21
Abbildung 5 Übersicht Schienennetz Südafrika	22
Abbildung 6 Das Güterschienennetz im Überblick.....	23
Abbildung 7 Corridor Operating Model	24
Abbildung 8 Organisatorische Struktur der Prasa.....	26
Abbildung 9 Gautrain Strecke Südafrika	27
Abbildung 10 BIP pro Tonnenkilometer- Ländervergleich im Jahr 2021.....	34
Abbildung 11 Index Korrelation der Beziehung zwischen dem Schienengüterverkehr und der physischen Produktion in der Wirtschaft	34
Abbildung 12 Wachstum der südafrikanischen LKW-Flotte.....	35
Abbildung 13 Marktanteile des Schienenverkehrs nach dem GAIN Freight Demand ModelTM (FDM)	36

II Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Basisdaten Südafrika.....	10
Tabelle 2: Einschätzung des Geschäftsumfeldes durch internationale Indizes	16
Tabelle 3: Handelsvolumen der EU27 mit Südafrika in Mrd. Euro	19
Tabelle 4: Bonitätsbeurteilung Südafrika	20
Tabelle 5: Auszug Bonitätsratings	20
Tabelle 7: Einkommensteuer Südafrika.....	42

III Abkürzungsverzeichnis

AfCFTA	African Continental Free Trade Area
ARIA	African Rail Industry Association
AU	Afrikanische Union
AG	Aktiengesellschaft
B-BBEE	Broad-Based Black Empowerment Regelungen
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMZ	Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
Ca.	Circa
CIPC	der Companies und Intellectual Property Commission
CISG	Convention on the International Sale of Goods
DA	Democratic Alliance
DPE	Department of Public Enterprises
DoT	Department of Transport
GIZ	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
EAC	East African Community
EFF	Economic Freedom Fighters
EU	Europäische Union
FDM	Freight Demand Model
GMA	Gautrain Management Agency
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
IFP	Inkatha Freedom Party
IATI	Internationalen Initiative für Transparenz in der Entwicklungszusammenarbeit
IWF	Internationaler Währungsfonds
JSE	Johannesburg Stock Exchange
km	Kilometer
km ²	Quadratkilometer
Mrd.	Milliarden
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development
PRASA	Passenger Rail Agency of South Africa
%	Prozent
RSR	Rail Safety Regulator
RRA	Railroad Association of South Africa
SACU	Southern African Customs Union
SADC	Southern Africa Development Community
SA-TIED	Southern Africa – Toward Economic Development
TFR	Transnet Freight Rail
LTPF	Transnets langfristiger Planungsrahmen
TNPA	Transnet National Ports Authority
UN	United Nations

UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
USD	United States Dollar
WIPO	Weltorganisation für geistiges Eigentum

IV Währungsumrechnung

Der Wechselkurs zwischen dem **Euro** und dem **US Dollar** beträgt am 06. September 2022¹:

1 EUR = 1,0175 USD

1 USD = 0,9828 EUR

Der Wechselkurs zwischen **Euro** und dem **südafrikanischen Rand** beträgt am 06. September 2022²

1 EUR = 17,0805 ZAR

1 ZAR = 0,05855 EUR

¹ Europäische Zentralbank: https://www.ecb.europa.eu/stats/policy_and_exchange_rates/euro_reference_exchange_rates/html/eurofxref-graph-usd.de.html

² https://www.ecb.europa.eu/stats/policy_and_exchange_rates/euro_reference_exchange_rates/html/eurofxref-graph-zar.de.html

1. Executive Summary

Ziel dieser Analyse ist es, die Chancen für deutsche Unternehmen auf dem südafrikanischen Bahntechnikmarkt darzustellen. Hierfür wird, nach einer Einführung über die naturräumliche Ausstattung, Politik und Wirtschaft, ein Überblick über den südafrikanischen Schienenverkehr dargelegt. Dafür werden, nach einer Einführung, die Probleme und bisherigen Herausforderung dargestellt und die vergangene Entwicklung der Frachtnachfrage beleuchtet. Anschließend wird auf die geplante Liberalisierung des Schienensektors in Südafrika eingegangen, gefolgt von den Rahmenbedingungen des Marktes, welche für den Einstieg in den Markt von Bedeutung sind.

Südafrika ist der südlichste Staat Afrikas und gehört zu den wirtschaftlich stärksten Ländern des Kontinents. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) Südafrikas setzt sich zu rund 69 Prozent (%) aus Dienstleistungen zusammen, die zu einem großen Anteil dem Finanzsektor zuzuschreiben sind. Der sekundäre Sektor macht circa (ca.) ein Viertel des BIPs aus, Landwirtschaft knapp über zwei Prozent.

Südafrika verfügt, trotz geringer werdender Marktanteile bei den Transportmitteln, über das längste Schienennetz des Kontinents. Dieses Schienennetz wird durch das Verkehrsministerium koordiniert und teilt sich die Verantwortung für die Infrastruktur mit weiteren staatlichen Unternehmen und Organisationen.

In der Vergangenheit wurde das Eisenbahnnetz durch staatliche Monopole dominiert. Grund hierfür waren fehlende Anreize, welche zu einer abnehmenden Wettbewerbsfähigkeit der Schiene geführt haben. Zudem konnte die Nachfrage, aufgrund von mangelnder Kapazität beim Personentransport, nicht gedeckt werden, gleichzeitig sank die Dienstleistungsqualität. In Folge dessen konnten die Mobilitätsbedürfnisse der Passagiere nicht erfüllt werden.

Das steigende Wirtschaftswachstum des Landes führt zu einer erhöhten Nachfrage nach Transport und Infrastruktur. Gleichzeitig sorgt die ansteigende Urbanisierung zu einer Konzentrierung der Bevölkerung auf die Großstädte und einer stärkeren Vernetzung zwischen den Städten. Diese stehen folglich vor einem Transportproblem, sollte der öffentliche Personennah- und Fernverkehr nicht ausgebaut werden. Um der Zunahme der globalen Lieferketten gewachsen zu sein und die damit verbundene globale Wettbewerbsfähigkeit zu wahren, braucht es eine bessere, effizientere integrierte Logistik.

Die südafrikanische Regierung reagiert und öffnet den Markt für Dritte, erstellt einen Plan zur nationalen Eisenbahnpolitik und richtet Behörden zur Regulierung ein. Zum einen soll eine Umstrukturierung der Häfen vorgenommen werden, zum anderen werden privaten Bahnbetreibern der Zugang zum Schienennetz gewährt. In diesem Zusammenhang ergeben sich gute Einstiegschancen für deutsche Unternehmen, um sich auf dem Markt zu platzieren.

Grundlegend sehen die Investitionen in die Schieneninfrastruktur vor allem eine leistungsstarke Normalspurinfrastruktur vor. In Verbindung mit der Modernisierung bestehender Schienennetze, sollen Strecken in eine Art Rangordnung gebracht werden, um die Modernisierung strategischer Strecken zu priorisieren.

Mit zunehmendem ökologischen und sozialen Bewusstsein in Afrika, gewinnt die Bahn als umwelt- und sozialverträgliches Verkehrsmittel an Attraktivität. Die Zunahme der Bevölkerung mit einer Konzentration auf die Ballungsräume, bietet außerdem Chancen für deutsche Firmen, die südafrikanischen Hersteller bei dem Ausbau und der Modernisierung zu unterstützen. Die geplanten Strukturreformen, die den Zugang für private Firmen in das Schienennetz ebnen, ist der Grundstein für die Vielfalt an Potentialen für die deutsche Bahntechnik. Der hohe Importbedarf bei Hightech-Produkten bietet zudem viele Möglichkeiten. Auch Know-how ist von zentraler Bedeutung, um langfristig eine funktionierende Infrastruktur aufzubauen.

2. Sozioökonomische, politische und gesellschaftliche Faktoren

2.1 Allgemeines Länderprofil

Das südlichste Land Afrikas umfasst eine Fläche von 1.219.090 Quadratkilometern (km²). Die Hauptstadt Pretoria liegt im Nordwesten, in der Provinz Gauteng und weist mit der größten Stadt Johannesburg eine große wirtschaftliche Bedeutung auf. Südafrika hat eine Bevölkerung von knapp 60 Mio. Einwohnern und weist eine Bevölkerungsdichte von durchschnittlich 49,5 Einwohnern pro km² auf. Die Urbanisierung in Kapstadt, Johannesburg, Durban, etc. nimmt immer mehr zu. In Südafrika werden elf, offizielle Landessprachen gesprochen, wobei es darüber hinaus weitere Ethnien gibt die ihre eigene Sprache als tägliches Kommunikationsmittel nutzen. In 2020 betrug das Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf 12.032 USD, welches im Vergleich zu den Nachbarländern Südafrikas eher positiv zu werten ist.

Weitere Fakten und Daten werden in den folgenden Unterkapiteln detaillierter dargestellt und sind ebenfalls in der folgenden Tabelle angegeben:

Tabelle 1: Basisdaten Südafrika

Fläche (km²)	1.219.090 (2022)
Hauptstadt	Pretoria (Tshwane)
Einwohner (Millionen)	59,3 (2020) ³
Bevölkerungsdichte (Einwohner/km²)	49,5 (2020)
Bevölkerungswachstum pro Jahr (Prozent (%))	1,3 (2020)
Fertilitätsrate (Geburten pro Frau)	2,38 (2019)
Altersstruktur	0-14 Jahre (28,8%); 15-24 Jahre: 16,6%; 25-54 Jahre: 49,1%; 55-64 Jahre: 6,8%; 65 Jahre und darüber: 5,5% (2020)
Ethnische Gruppen	80,9% Schwarze (u.a. Zulu, Xhosa, Nordsotho, Südsotho, Tswana, Tsonga [Shangaan], Swasi, Ndebele, Venda), 7,8% Weiße, 8,8% Farbige (Coloureds), 2,5% Inder/Asiaten ⁴
Offizielle Sprachen	Englisch, Afrikaans, IsiZulu, IsiXhosa, Sepedi, Sesotho, Setswana, SiSwati, Tshivenda, IsiNdebele und Xitsonga
BIP (in USD)	335,3 Milliarden (Mrd.) (2020) ⁵
BIP pro Kopf, KKP (in US Dollar)	12.032 (2020) ⁶
BIP-Wachstum	2,16% (Prognose 2022) ⁷
Arbeitslosenquote	29,2% (2020)
Inflationsrate	4,5% (Prognose 2022)

³ Worldbank (https://databank.worldbank.org/views/reports/reportwidget.aspx?Report_Name=CountryProfile&Id=b450fd57&tbar=y&dd=y&inf=n&zm=n&country=ZAF)

⁴ CIA-The World Factbook, 2018 (<https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/south-africa/>)

⁵ GTAI, Wirtschaftsdaten Kompakt, November 2021

⁶ Kaufkraftparität: Bereinigt von Wechselkursschwankungen durch Berücksichtigung der tatsächlichen landesspezifischen Konsumkraft

⁷ Statista, Wachstum des BIP in Südafrika, 2022 (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/14570/umfrage/wachstum-des-bruttoinlandsprodukts-bip-in-suedafrika/#:~:text=Im%20Jahr%202020%20betrug%20das,Prozent%20gegen%20C3%BCber%20dem%20Vorjahr%20prognostiziert>)

Politisches System	Präsidentialdemokratie mit föderativen Elementen
Regierungswebsite	https://nationalgovernment.co.za/
Währung	1 ZAR (Rand) = 100 Cents

Quelle: GTAI, November 2021

2.1.1 Geographie und Klima

Südafrika ist der südlichste Staat auf dem afrikanischen Kontinent. Im Norden grenzt das Land an die Nachbarstaaten Namibia, Botswana und Simbabwe, nordöstlich an Mosambik und im Osten an Swasiland. Das Königreich Lesotho wird im Zentrum des Landes als Enklave vollständig von Südafrika umschlossen.

Die Küste Südafrikas erstreckt sich über mehr als 2.500 km und liegt sowohl im Westen am Atlantischen sowie im Osten am Indischen Ozean, die sich am Kap der Guten Hoffnung südlich von Kapstadt treffen.⁸

Mit einer Fläche von mehr als 1.219.090 km² ist das Land etwa 3,4-mal größer als Deutschland.⁹

Den größten Teil des Lands macht das Zentralplateau aus, auch Highend genannt, in einer Höhe von 900-2.000m über dem Meeresspiegel. Im Nordosten des Landes befinden sich die Drakensberge, die mit dem Mafadi auch die höchste Erhebung Südafrikas mit einer Höhe von 3.450 m vorweisen können.

Das Klima in Südafrika wird im Wesentlichen durch den kalten Benguelastrom vor der Atlantikküste und den Agulhasstrom vor der Süd- und Ostküste des Landes beeinflusst und ist zum größten Teil randtropisch.¹⁰ Allerdings hat das Land von maritimem Klima im Westen über subtropische Bereiche im Südosten, bis hin zur Kalahari Wüste, viele Facetten.¹¹ Die Temperaturen sind sowohl im Sommer (Dezember-März) mit durchschnittlich etwa 22°C als auch im Winter (Juni-September) mit durchschnittlich 13°C gemäßigt.¹²

2.1.2 Bevölkerung, Sprache und Religion

Aufgrund der Geschichte Südafrikas ist die Bevölkerung heute kulturell stark gemischt. Die verschiedenen Einflüsse aus den Zeiten der Kolonialisierung haben zu einem sehr heterogenen Querschnitt der Bevölkerung geführt. Die Lebenserwartung der Südafrikaner ist innerhalb der Geburtenjahrgänge 2009-2019 kontinuierlich gestiegen, und zwar von 56,46 Jahren im Jahr 2009 bis 64,13 im Jahr 2019.¹³ Im Vergleich dazu lag die Lebenserwartung der Deutschen im Jahr 2020 bei 78,9 Jahren bei den Männern und bei 83,6 Jahren bei den Frauen.¹⁴

Mit etwa 59 Millionen Einwohnern stellt Südafrika das Land mit der sechstgrößten Bevölkerung Afrikas dar, hinter Nigeria (206 Mio.), Äthiopien (110 Mio.), Ägypten (102 Mio.), der Demokratischen Republik Kongo (90 Mio.) und Tansania (60 Mio.).¹⁵ Mit einem Anteil von 8,9% an Nachfahren europäisch stämmiger Bevölkerung, hat Südafrika die größte derartige Gemeinschaft des gesamten afrikanischen Kontinents. Dies sind hauptsächlich Nachkommen niederländischer, deutscher, französischer oder britischer Einwanderer.

Auch wenn die Bevölkerungsdichte des Landes stetig steigt (von 42,22 Einwohner pro km² in 2010 auf 48,89 in 2020¹⁶, liegt sie bei weitem unter denen der dicht besiedelten Flächenstaaten, zu denen auch Deutschland mit 233 Einwohner

⁸Transafrika, Südafrika – genaue Karte und Geographie des Landes, unbekannt (<http://www.transafrika.org/pages/laenderinfo-afrika/suedafrika/geographie.php>)

⁹ Ebd.

¹⁰ Länderlexikon, Südafrika, 2022 (<https://www.laender-lexikon.de/S%C3%BCdafrika>)

¹¹ Ebd.

¹² Klimatabelle, Südafrika, 2022 (<https://www.klimatabelle.info/afrika/sudafrika>)

¹³ Statista, Lebenserwartung in Südafrika, 2022 (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/254833/umfrage/lebenserwartung-in-suedafrika/#:~:text=Lebenserwartung%20in%20S%C3%BCdafrika%20nach%20Geschlechtern%20bis%202019&text=Im%20Jahr%202019%20betrug%20die,7%20Jahre%20bei%20den%20M%C3%A4nnern.>)

¹⁴ Statista, Lebenserwartung in Deutschland, 2022 (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/273406/umfrage/entwicklung-der-lebenserwartung-bei-geburt-in-deutschland-nach-geschlecht/#:~:text=Die%20durchschnittliche%20Lebenserwartung%20bei%20der,1870er%20Jahre%20mehr%20als%20verdoppelt.>)

¹⁵ CRP-Infotec, Afrikas Top 10, 2020 <https://crp-infotec.de/wp-content/uploads/afrika-best10-einwohner-bip.gif>

¹⁶ Statista, Bevölkerungsdichte in Südafrika, 2022 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/254749/umfrage/bevoelkerungsdichte-in-suedafrika/>

pro km² gehört.¹⁷

Die Verteilung der Bevölkerungsdichte ist allerdings sehr ungleichmäßig. Zum einen ist der Osten des Landes sowie das Inland rund um Johannesburg und Pretoria deutlich dichter besiedelt als der Westen und Nordwesten. Zum anderen ist das Land durch einen hohen Urbanisierungsgrad von 67,35% (2020) geprägt.¹⁸ Ein Großteil der Südafrikaner lebt in den Ballungsräumen, der Metropolregionen rund um Johannesburg (4,43 Millionen Einwohner), Kapstadt (3,74 Millionen), Durban (3,44 Millionen), Germiston (3,18 Millionen), Tshwane (2,92 Millionen) und Port Elizabeth (1,15 Millionen).¹⁹

Südafrika ist aufgeteilt in neun Provinzen: Limpopo, North-West Provinz, Gauteng, Free State, KwaZulu-Natal, Eastern Cape, Western Cape, Northern Cape und Mpumalanga. Auch hier merkt man die sehr stark variierende Bevölkerungsverteilung. Während in der flächenmäßig kleinsten Provinz Gauteng ca. 14,3 Millionen Einwohner leben, beschränkt sich die Zahl in der flächenmäßig größten Provinz Northern Cape auf 1,21 Millionen Einwohner.²⁰

Eine Besonderheit Südafrikas und eine weitere Ausprägung der kulturellen Vielfalt des Landes, ist die Vielzahl verschiedener Amtssprachen. Während zur Zeit der Apartheid Englisch und Afrikaans die einzigen Amtssprachen waren, wurden 1994 mit der Verabschiedung der Verfassung neun weitere Sprachen zu offiziellen Amtssprachen erklärt: Isi-Zulu, IsiXhosa, Sepedi, Sesotho, Setswana, SiSwati, Tshivenda, IsiNdebele und Xitsonga.²¹ Die am meisten gesprochene Sprache ist Zulu (Muttersprache von knapp 23%) gefolgt von Xhosa (16%), Afrikaans (13,5%) und Englisch (9,6%).²² Der Großteil der englischsprachigen Südafrikaner verteilt sich auf die Großstädte Kapstadt, Durban und Johannesburg. Weniger ausgeprägt ist die Vielfalt des Landes in Bezug auf die Religionszugehörigkeit. 79,8% der Bevölkerung gehören dem Christentum, 1,5% dem Islam, 1,2% dem Hinduismus, 0,3% traditionellen afrikanischen Religionen, 0,2% dem Judentum und 0,6% Sonstigen, an. Knapp 15% haben keine feste Religionszugehörigkeit.²³

Ein weitreichendes und die Bevölkerung prägendes Problem ist die Verbreitung von HIV/Aids in Südafrika. Über zwei Millionen Kinder sind aufgrund von HIV/Aids zu Waisen geworden, aktuell ist fast jeder fünfte Südafrikaner im Alter von 15-49 Jahren HIV-positiv.²⁴ Durch hohe Investitionen im Gesundheitswesen seit 2009 und ein damit einhergehendes breites Programm an Präventions- und Behandlungsmaßnahmen, konnte die Zahl der Neuinfektionen jedoch mittlerweile gesenkt werden.²⁵ Etwa 3,4 Millionen Infizierte werden derzeit mit Medikamenten behandelt, die den Ausbruch von Aids verzögern sollen.²⁶

2.1.3 Geschichte

Südafrikas Geschichte ist geprägt von der Kolonialisierung der Europäer und deren Folgen. Die Besiedlung des Landes durch Europäer findet ihren Anfang im Jahr 1652, durch den Niederländer Jan van Riebeeck, der zusammen mit 90 weiteren Gefolgsleuten eine Zwischenstation zur Versorgung der Indien-Reisenden am Kap der Guten Hoffnung errichtete.²⁷ Nachdem in den folgenden Jahrzehnten die Einwanderung aus Europa immer weiter Fahrt aufgenommen hatte, wurde zu Beginn des 18. Jahrhunderts ein erster Einwanderungsstopp verhängt und stattdessen Sklaven als Arbeitskräfte auf den Feldern der weißen, europäisch stämmigen Bevölkerungsgruppen, gebracht.²⁸

Ende des 18. Jahrhunderts übernahmen die Engländer die Stützpunkte der Niederländer und gliederten das Gebiet als Kronkolonie in das britische Königreich ein. Als Reaktion darauf verließen in den darauffolgenden Jahren viele der Niederländer die Region rund um das Kap in Richtung Inland, um dort neue Republiken zu gründen.²⁹ Während in 1854

¹⁷ Statista, Bevölkerungsdichte in Deutschland, 2022 (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/440766/umfrage/bevoelkerungsdichte-in-deutschland/>)

¹⁸ Statista, Urbanisierung in Südafrika, 2022 (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255255/umfrage/urbanisierung-in-suedafrika/#:~:text=Im%20Jahr%202020%20lebten%20rund,der%20Stadtbewohner%20an%20der%20Gesamtbev%C3%B6lkerung.>)

¹⁹ Statista, Die zehn größten Städte Südafrikas, 2011 (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/260876/umfrage/groesste-staedte-in-suedafrika/>)

²⁰ LIPortal, Südafrika, Mai 2018 (<https://www.liportal.de/suedafrika/ueberblick/>)

²¹ Ebd.

²² Kapstadt Entdecken, Sprache Südafrika, unbekannt (<http://www.kapstadt-entdecken.de/reiseinformationen-suedafrika/sprache/>)

²³ Auswärtiges Amt, Südafrika, Mai 2018 (<https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/suedafrika-node/suedafrika/208382>)

²⁴ BMZ, Südafrika, 2018 (http://www.bmz.de/de/laender_regionen/subsahara/suedafrika/index.jsp)

²⁵ Ebd.

²⁶ Ebd.

²⁷ Planet Wissen, Geschichte Südafrikas, unbekannt (https://www.planet-wissen.de/kultur/afrika/geschichte_suedafrikas/index.html)

²⁸ Ebd.

²⁹ Ebd.

die erste Buren-Republik, der „Oranje-Freistaat“ entstand, annektierten die Briten in kriegerischen Auseinandersetzungen mit den einheimischen Xhosa immer mehr ihrer Gebiete, die sie in der Folge ebenso militärisch absicherten. Gleichzeitig wird von weiteren Buren im heutigen Nordosten Südafrikas 1856 die „Südafrikanische Republik“ (nicht zu verwechseln mit der heutigen „Republik Südafrika“) gegründet.³⁰

Als Großbritannien gegen Ende des 19. Jahrhunderts versuchte, alle südafrikanischen Kolonien unter seiner Herrschaft zusammenzuschließen, wandte sich der Präsident der Südafrikanischen Republik zusammen mit dem Oranje-Freistaat als zweite Burenrepublik im sog. Zweiten Burenkrieg gegen die Briten.³¹ Im Jahr 1902 sahen sich die Buren jedoch zur Kapitulation gezwungen und die Briten konnten in den folgenden Jahren eine „Südafrikanische Union“ durchsetzen, deren Verfassung 1910 in Kraft trat.³²

Hierbei wurde durch die Briten die Trennung von „schwarzer“ und „weißer“ Bevölkerung eingeleitet. So wurde unter anderem allen „Nicht-Weißen“ das Wahlrecht aberkannt und das „Eingeborenen-Landgesetz“ erlassen, das Schwarzen und Farbigen die Möglichkeit, Land zu kaufen, nur in ausgewiesenen Gebieten zusicherte.³³ Die Gründung der „Südafrikanischen Union“ war damit zugleich auch die Geburtsstunde der Apartheid.

In den darauffolgenden Jahrzehnten wurden weitere unterdrückende Maßnahmen unternommen und Gesetze erlassen, um die Stellung der weißen Bevölkerung zu festigen und zu sichern. So wurde beispielsweise im Jahr 1923 ein Gesetz erlassen, das Schwarze aus den Städten verbannte. Nachdem die National Party (NP) in 1948 die Parlamentswahlen gewann und weitere Gesetze zur systematischen Diskriminierung erließen, wuchs ab 1963 der internationale Druck. Bis 1989 wurden zahlreiche Sanktionen gegen die Südafrikanische Union verhängt, die wenig Wirkung zeigten. Von Waffenembargos, über den Entzug der Mitgliedschaft in der UN-Vollversammlung bis hin zu zahlreichen Wirtschafts-sanktionen.³⁴

Nachdem F.W. de Klerk in 1989 der neue Staatspräsident wurde, lockerte er sämtliche Beschränkungen des Apartheid-Systems und führte zusammen mit Nelson Mandela die ersten freien und geheimen Wahlen im Jahr 1994 herbei.³⁵ Unter Nelson Mandela, als erster Staatspräsident der Republik Südafrika, trat am 04. Februar 1997 die erste demokratische Verfassung in Kraft, die allen Bürgern die gleichen Rechte versprach. Diese besteht bis zum heutigen Tag.

2.2 Politik

Das politische System Südafrikas hat in den letzten 25 Jahren große Veränderungen durchzogen. Die ersten allgemeinen und freien Wahlen nach demokratischen Grundsätzen wurden 1994 (Wiederholung von oben) abgehalten und hatten eine Rekordwahlbeteiligung von 87%.³⁶ Der Regierungssitz des Landes befindet sich in Tshwane, das Parlament in Kapstadt und das oberste Berufungsgericht als höchste Instanz der Judikative in Bloemfontein.

2.2.1 Politisches System und Innenpolitik

Die durch die Verfassung festgelegte Regierungsform in Südafrika ist eine parlamentarische Demokratie mit einem starken Exekutivpräsidenten und föderativen Elementen.³⁷ Die Nationalversammlung bildet zusammen mit dem Nationalen Rat der Provinzen (90 Sitze) das Zweikammersystem des Parlaments.³⁸ Der Nationalrat hat das Recht, Gesetzesinitiativen vorzulegen. Zudem besitzt er ein Vetorecht gegen Gesetzesentwürfe der Nationalversammlung, welche die Angelegenheiten der Provinzen betreffen.³⁹ Für den Beschluss neuer Gesetze genügt in der Regel eine einfache Mehrheit.

Der Präsident wird alle fünf Jahre von der Nationalversammlung gewählt. Die Amtszeit des Staatspräsidenten ist auf

³⁰ SüdafrikaTour, Die Geschichte von Südafrika, unbekannt (<http://www.suedafrikatour.de/allgemeines/geschichte.htm>)

³¹ Kommentar: Der Erste Burenkrieg fand bereits in den Jahren 1880/1881 statt, ist jedoch nicht von derselben historischen Bedeutung wie der Zweite Burenkrieg.

³² Ebd.

³³ Ebd.

³⁴ Deutsche Welle, Südafrika: Chronik der Apartheid, 27.04.2018 (<http://www.dw.com/de/s%C3%BCdafrika-chronik-der-apartheid/a-17583368>)

³⁵ Ebd.

³⁶ bpb, Südafrika, 2018 (<http://www.bpb.de/internationales/weltweit/innerstaatliche-konflikte/54809/suedafrika>)

³⁷ Auswärtiges Amt, Südafrika, 2021 (<https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/suedafrika-node/suedafrika/208382>)

³⁸ Ebd.

³⁹ Auswärtiges Amt, Innenpolitik Südafrika, Mai 2018 <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/suedafrika-node/-/208444>

zwei Legislaturperioden begrenzt. Die nächste Wahl wird im Mai 2024 stattfinden.

Das aktuelle Staatsoberhaupt ist seit Februar 2018 Cyril Ramaphosa, der das Amt des abgewählten Präsidenten Jacob Zuma übernommen hat. Vizepräsident ist David Mabuza, Außenministerin ist Grace Pandor⁴⁰. Alle gehören der Partei African National Congress (ANC) an, die mit 230 von 400 möglichen Sitzen die absolute Mehrheit in der Nationalversammlung innehat. Bei der letzten Wahl in 2019 verlor die ANC jedoch rund 4,65 % ihrer Stimmen.⁴¹ Auch bei den letzten landesweiten Kommunalwahlen in 2021 verlor die ANC rund 8 % ihrer Stimmen, blieb jedoch mit ca. 46 % stärkste Kraft.⁴²

Die Opposition besteht insbesondere aus der Democratic Alliance (DA) mit 84 Sitzen, den Economic Freedom Fighters (EFF) mit 44 Sitzen und der Inkatha Freedom Party (IFP) mit 14 Sitzen.⁴³

Als wesentlicher Treiber der südafrikanischen Innenpolitik lässt sich regelmäßig die bereits näher beleuchtete soziale Ungleichheit der schwarzen und weißen Bevölkerung feststellen. Mit einem Gini-Index⁴⁴ von 57,7 im Jahr 2018⁴⁵ stellt Südafrika das Land mit der ungerechtesten Einkommensverteilung aller G20 Länder dar.⁴⁶ Im Vergleich dazu lag der Wert Deutschlands zuletzt bei knapp 34,4.⁴⁷ Ein derzeit häufig auch international diskutiertes Beispiel für die Ungleichverteilung stellen die Besitzverhältnisse des Ackerlands in Südafrika dar. Trotz des geringen Anteils Weißer von nur etwa 8 % an der Gesamtbevölkerung, befanden sich 2017 etwa 72 % des Ackerlands im Eigentum weißer Großgrundbesitzer.⁴⁸ Die Regierung Südafrikas reagiert. Im Februar 2018 hat das Parlament einen Antrag angenommen, in dem geprüft werden soll, inwiefern die Verfassung dahingehend geändert werden kann, dass weiße Großgrundbesitzer kompensationslos enteignet werden können.⁴⁹

Der neue Präsident Ramaphosa steht im Wesentlichen für die Hoffnung auf einen erneuten wirtschaftlichen Aufschwung des Landes. Direkt zu Beginn seiner Amtszeit im Februar 2018 hat er 30 Minister- und Vizeministerposten neu besetzt. Darunter fiel auch die Wiedereinsetzung des ehemaligen Finanzministers Nhlanhla Nene, der von Zuma Ende 2015 seines Amtes enthoben wurde, was seinerzeit zu Unruhen bei den Investoren an den Aktienmärkten führte.⁵⁰

2.2.2 Außenpolitik

Die Außenpolitik Südafrikas findet ihren Schwerpunkt in der Stabilisierung und Integration Afrikas. Insbesondere in enger Zusammenarbeit mit der „Entwicklungsgemeinschaft des südlichen Afrika“ (SADC), zu der sämtliche Länder des südlichen Afrikas bis zur Demokratischen Republik Kongo und Tansania gehören, verfolgt Südafrika das Ziel einer weitreichenden wirtschaftlichen Integration und eines schrittweisen Ausbaus der politischen und militärischen Zusammenarbeit.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt außerdem auf den engen Beziehungen innerhalb der BRICS-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China und Südafrika). Zurzeit hat Südafrika den Vorsitz der BRICS-Staaten inne und tritt auch dort als Vertreter gesamtafrikanischer Interessen auf, insbesondere was die Hoffnung auf eine Entwicklung der Infrastruktur Afrikas angeht.⁵¹

Als Gründungsmitglied ist Südafrika auch in den Vereinten Nationen (UN) vertreten, wobei das Land von 1974 bis 1994

⁴⁰ Ebd.

⁴¹ Konrad Adenauer Stiftung, Mai 2019 (<https://www.kas.de/documents/261596/261645/L%C3%A4nderbericht+Wahlen+S%C3%BCdafrika.pdf/a9772b8f-392f-640c-b27a-6b58f1e1b19f?t=1558596420740>)

⁴² Konrad Adenauer Stiftung, November 2021 (<https://www.kas.de/documents/252038/10987758/Lokalwahlen+in+S%C3%BCdafrika+2021.pdf/fa65895b-278c-924f-927f-e5f2551bd37f?version=1.1&t=1636535722541>)

⁴³ Konrad Adenauer Stiftung, Mai 2019 (<https://www.kas.de/documents/261596/261645/L%C3%A4nderbericht+Wahlen+S%C3%BCdafrika.pdf/a9772b8f-392f-640c-b27a-6b58f1e1b19f?t=1558596420740>)

⁴⁴ Anm: Der Gini-Index entspricht dem Gini-Koeffizienten multipliziert mit 100. Die Einkommensverteilung eines Landes ist ungleicher, umso mehr sich der Wert 100 nähert.

⁴⁵ Knoema (<https://knoema.de/atlas/S%C3%BCdafrika/Gini-Koeffizient>)

⁴⁶ Heinrich Böll Stiftung, G20 im Fokus – Gini-Index, unbekannt (<https://www.boell.de/de/infografik-gini-index-g20-einkommensverteilung>)

⁴⁷ bpb, Südafrika, 2018 (<http://www.bpb.de/internationales/weltweit/innerstaatliche-konflikte/54809/suedafrika>)

⁴⁸ The Journal, South Africa haunted by racially charged murders, 2017 (<http://www.thejournal.ie/south-africa-farm-murder-3770003-Dec2017/>)

⁴⁹ Wordpress, Südafrika – Land der Kontraste, 2018 (<https://2010sdafrika.wordpress.com/2018/03/04/suedafrikas-enteignungsbeschluss-loest-angst-aus/#more-34745>)

⁵⁰ Die Zeit, Cyril Ramaphosa – Südafrikas neuer Präsident baut Kabinett um, 2018 (<https://www.zeit.de/politik/ausland/2018-02/cyril-ramaphosa-suedafrikas-neuer-praesident-baut-kabinett-um>)

⁵¹ ZVEI, Südafrika Außenpolitik, 2018 (https://www.zvei.org/fileadmin/user_upload/Themen/Maerkte_Recht/Aussenwirtschaft/Afrika/Suedafrika/Suedafrika-Ueberblick-Politik-Recht/AA-Suedafrika-Aussenpolitik-2018.pdf)

aufgrund der Apartheid von der Mitgliedschaft ausgeschlossen war.⁵²

Abseits der Mitgliedschaft in größeren Staatenverbänden hat Südafrika auch mit einigen Ländern die bilateralen Beziehungen vorangetrieben. So bestehen unter anderem binationale Kommissionen mit den USA, Schweden und Deutschland, bilaterale Foren mit Großbritannien, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und Japan sowie insbesondere eine strategische Partnerschaft Südafrikas mit der Europäischen Union seit 2006. Gemeinsam mit der Zollunion des südlichen Afrika (SACU) hat das Land außerdem ein regionales Wirtschaftspartnerabkommen mit der EU über Handel, Entwicklung und Zusammenarbeit abgeschlossen.⁵³

2.2.3 Beziehungen zu Deutschland

Südafrika ist der wichtigste politische Partner Deutschlands in Subsahara-Afrika.⁵⁴ Seit 1996 setzt die alle zwei Jahre stattfindende „Deutsch-Südafrikanische Binationale Kommission“ den Rahmen für die Zusammenarbeit der beiden Länder fest. Die elfte und nächste Tagung wird voraussichtlich noch in diesem Jahr abgehalten.

Erwähnenswert sind auch die zahlreichen Partnerschaften deutscher Bundesländer mit südafrikanischen Provinzen, z. B. Bayern mit Gauteng und Western Cape, Baden-Württemberg mit KwaZulu-Natal, Nordrhein-Westfalen mit Mpumalanga, Sachsen mit Free State und Niedersachsen mit Eastern Cape.⁵⁵

Entwicklungszusammenarbeit:

Seit 1993 engagiert sich die Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit (GIZ) im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) in Südafrika.⁵⁶ Nach den Projektdaten der Internationalen Initiative für Transparenz in der Entwicklungszusammenarbeit (IATI), umfasste die bilaterale Entwicklungszusammenarbeit zum Stichtag 26.04.2018 insgesamt 89 Projekte und Programme in elf verschiedenen Sektoren mit einer Gesamtinvestitionssumme des BMZ von 657,62 Millionen Euro.⁵⁷ Der Fokus liegt hier klar auf den Sektoren „Staat und Zivilgesellschaft“ mit 19 Projekten, „Energieerzeugung und -versorgung“ mit 14 Projekten und Bildung mit ebenfalls 14 Projekten.⁵⁸ Aufgrund Südafrikas Stellung als fortgeschrittenes Entwicklungsland, besteht die finanzielle Unterstützung jedoch primär in Form von Darlehen.

2.3 Wirtschaft

2.3.1 Wirtschaftsleistung

Südafrikas Wirtschaft stellt derzeit ein Wechselspiel aus Licht und Schatten dar. Während das Land als derzeit einziges G20 Mitglied einerseits den wirtschaftlichen Treiber sowie Dreh- und Angelpunkt in Subsahara-Afrika darstellt, hat es andererseits immer noch mit den Auswirkungen der Wirtschaftskrise von 2008/09 und der Politik des Ex-Präsidenten Jakob Zuma zu kämpfen. Durch die politische Unsicherheit, die einige seiner Entscheidungen sowie insbesondere das Bekanntwerden des Korruptionsskandals um ihn ausgelöst haben, ist die Investitionsfreude ausländischer Unternehmen stark belastet worden.

Mit einem BIP von 302 Mrd. USD im Jahr 2020 stellt Südafrika die drittstärkste Volkswirtschaft Afrikas dar und die mit Abstand stärkste in Subsahara-Afrika.⁵⁹

Mit einer Arbeitslosenquote von 28,7 % lag Südafrika im Jahr 2020 auf dem ersten Rang der Länder mit den höchsten

⁵² South African History, South Africa becomes a charter member of the United Nations, 2016 (<http://www.sahistory.org.za/dated-event/south-africa-becomes-charter-member-united-nations>)

⁵³ ZVEI, Südafrika Außenpolitik, 2018 (https://www.zvei.org/fileadmin/user_upload/Themen/Maerkte_Recht/Aussenwirtschaft/Afrika/Suedafrika/Suedafrika-Ueberblick-Politik-Recht/AA-Suedafrika-Aussenpolitik-2018.pdf)

⁵⁴ Auswärtiges Amt (AA), Südafrika – Politische Beziehungen, Dezember 2021 (<https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/suedafrika-node/-/208386>)

⁵⁵ Auswärtiges Amt (AA), Südafrika – Politische Beziehungen, Dezember 2021 (<https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/suedafrika-node/-/208386>)

⁵⁶ GIZ, Südafrika, Dezember 2021 (<https://www.giz.de/de/weltweit/312.html>)

⁵⁷ BMZ, Bilaterale Entwicklungszusammenarbeit, 2018 (http://www.bmz.de/de/ministerium/zahlen_fakten/transparenz-fuer-mehr-Wirksamkeit/iati/index.jsp)

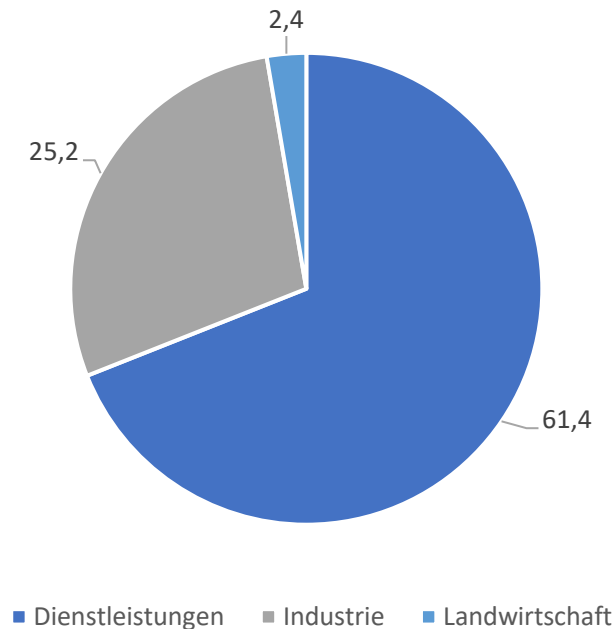
⁵⁸ Ebd.

⁵⁹ CRP-Infotec, Afrikas Top 10, 2020 (<https://crp-infotec.de/wp-content/uploads/afrika-best10-einwohner-bip.gif>)

Arbeitslosenquoten.⁶⁰ Die inoffizielle Zahl⁶¹ liegt bei 40 %.⁶²

Die treibenden Sektoren in Afrika werden angeführt vom Finanzsektor, der mit etwa 20 % den größten Anteil am BIP des Landes hat.⁶³ Insbesondere die Johannesburg Stock Exchange (JSE) zeigt in dieser Hinsicht den Vorsprung Südafrikas auf die restlichen Staaten des Kontinents, da an ihr an einem Tag höhere Umsätze erzielt werden, als an allen anderen afrikanischen Wertpapierbörsen zusammen in mehreren Monaten.⁶⁴

Abbildung 1: BIP Zusammensetzung nach Sektoren 2021 in Südafrika in Prozent



Quelle: Daten aus GTAI Wirtschaftsdaten Kompakt November 2021 Südafrika

In der nachfolgenden Tabelle findet man die Einschätzung des Geschäftsumfeldes in den großen internationalen oder auch nationalen (Hermes Länderkategorie) Indizes.

Tabelle 2: Einschätzung des Geschäftsumfeldes durch internationale Indizes

Index	Position / Bewertung
Hermes Länderkategorie	Rang 4
Ease of doing Business 2019 ⁶⁵	Rang 84 von 190 Ländern
Global Competitiveness Index 2019	Rang 60 von 141 Ländern
Corruption Perception Index 2020	Rang 69 von 180 Ländern

Quelle: Daten aus GTAI Wirtschaftsdaten Kompakt November 2021 Südafrika

Im Global Competitiveness Report fallen vor allem die schlechten Werte im Bereich Berufsausbildung und Hochschulbildung auf (mit Rang 119 und Rang 102 von 141).⁶⁶ Der Mangel an gut ausgebildeten Arbeitskräften stellt momentan den größten limitierenden Faktor für eine positive Entwicklung der Wirtschaft dar. Daher stehen Bildung und Ausbildung an erster Stelle auf der innenpolitischen Agenda Südafrikas.⁶⁷

⁶⁰ Statista, Länder mit der höchsten Arbeitslosenquote im Jahr 2020, März 2022 (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/37091/umfrage/laender-mit-der-hoechsten-arbeitslosenquote-seit-1998/>)

⁶¹ Damit sind Schätzungen hinsichtlich der Dunkelziffer gemeint, die ebenfalls die nicht angemeldeten Arbeitssuchenden ins Gewicht nehmen.

⁶² Bpb, Südafrika, 2020 (<http://www.bpb.de/internationales/weltweit/innerstaatliche-konflikte/54809/suedafrika>)

⁶³ Kapstadt – Wirtschaftssectoren in Südafrika, unbekannt (<https://www.kapstadt.de/suedafrika/wirtschaft/suedafrikas-wirtschaftssectoren>)

⁶⁴ Ebd.

⁶⁵ Trading Economics – Ease of Doing Business (<https://tradingeconomics.com/south-africa/ease-of-doing-business>)

⁶⁶ World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2019 (https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf)

⁶⁷ GIZ, Südafrika, unbekannt (<https://www.giz.de/de/weltweit/312.html>)

2.3.2 Außenwirtschaft

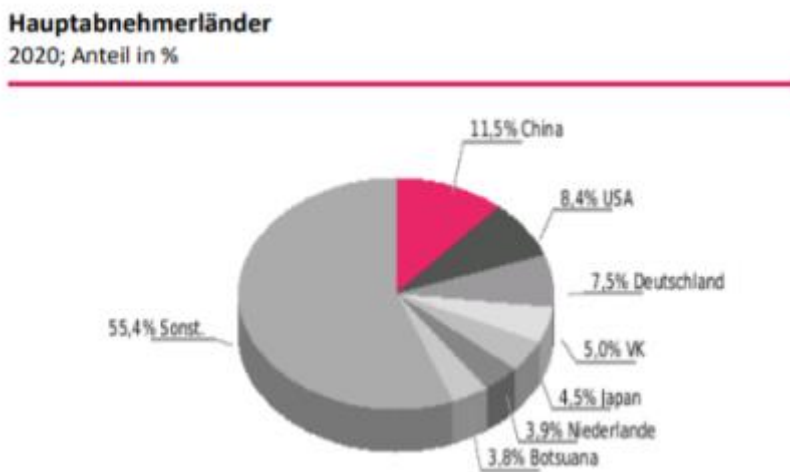
Südafrika ist Mitglied in den folgenden internationalen Wirtschaftszusammenschlüssen und –abkommen: Afrikanische Union (AU), Internationaler Währungsfonds (IWF), Southern African Customs Union (SACU), South African Development Community (SADC), World Trade-Union (WTO), United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) und BRICS. Außerdem ist Südafrika das einzige G20 Mitglied Afrikas.

Das Land exportierte in 2020 Güter im Wert von 85,83 Mrd. USD, was ein Minus von knapp 4 Mrd. USD im Vergleich zu 2019 darstellt.⁶⁸ Im selben Jahr wurden Güter im Wert von 84,06 Mrd. USD importiert, ein Minus von 23 Mrd. USD verglichen zum Vorjahr.⁶⁹ Beide Werte hatten ihr Hoch vor einigen Jahren, so wurden im exportstärksten Jahr 2011 Güter im Wert von 108,81 Mrd. USD exportiert und im importstärksten Jahr 2012 Güter im Wert von 127,15 Mrd. USD importiert.

Die wichtigsten Importgüter des Landes stellten im Jahr 2020 Chemische Erzeugnisse mit 14,5%, Maschinen (11,3%), Elektronik (8,4%) und Erdöl (7,4%) dar.⁷⁰ Den größten wertmäßigen Anteil der Exporte nehmen wiederum Rohstoffe (18,0%), Nichteisen-Metalle (15,4%), Nahrungsmittel (10,0%) und Kfz und Teile (9,8%) ein.⁷¹

Die folgenden Abbildungen bilden die wichtigsten Handelspartner sowohl im Hinblick auf den Export als auch den Import von Gütern und Dienstleistungen ab.

Abbildung 2: Wichtigste Handelspartner Export



Quelle: Wirtschaftsdaten Kompakt Südafrika GTAI November 2021

⁶⁸ Statista, Südafrika, Export von Gütern von 2010-2020, 2022 (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/15731/umfrage/export-von-gue-tern-aus-suedafrika/>)

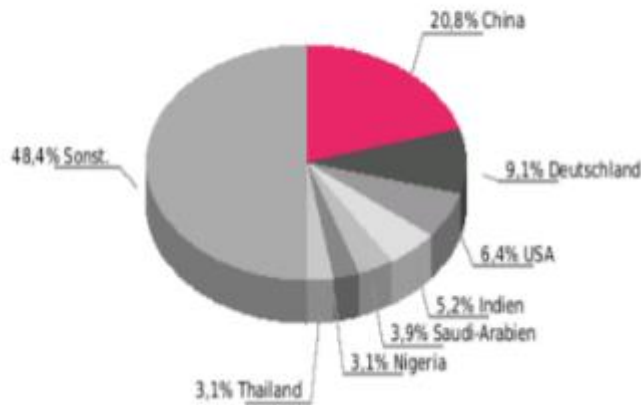
⁶⁹ Statista Südafrika, Import von Gütern von 2010-2020, 2022 (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/15689/umfrage/import-von-gue-tern-nach-suedafrika/>)

⁷⁰ GTAI, Wirtschaftsdaten Kompakt, Südafrika, November 2021

⁷¹ Ebd.

Abbildung 3: Wichtigste Handelspartner Import

Hauptlieferländer 2020; Anteil in %



Quelle: Wirtschaftsdaten Kompakt Südafrika GTAI November 2021

Wirtschaftsbeziehungen innerhalb Afrikas

Unter den 15 wichtigsten Abnehmern südafrikanischer Exporte befanden sich im Jahr 2021 die fünf afrikanischen Länder Botswana (4,4 Mrd. USD), Mosambik (4 Mrd. USD), Namibia (3,4 Mrd. USD), Simbabwe (2,9 Mrd. USD) and Sambia (2,33 Mrd. USD).⁷² Insbesondere Subsahara-Afrika ist hierbei entscheidende Abnehmerregion mit einem Anteil von jeweils knapp 26,31 % am Gesamtvolumen der Exporte.⁷³ Der Grund hierfür liegt nicht nur in geographischen Nähe, sondern vor allem auch an der gemeinsamen Zollunion.

Insgesamt bleibt der intrakontinentale Handel des Kontinents bisher jedoch weit hinter seinen Möglichkeiten zurück. Während die Länder Westeuropas knapp 69 % und die Staaten Nordamerikas knapp 51 % ihres Handelsvolumens mit ihren Nachbarstaaten abwickeln macht der Handel zwischen den afrikanischen Ländern nur etwa 17 % des Handelsvolumens aus.⁷⁴ Dennoch hat sich in einigen regionalen Wirtschaftsgemeinschaften die Handelsintegration durch den Abbau von Zöllen verbessert. Trotz dessen bleibt Afrika weiterhin fragmentiert.⁷⁵

Der angestrebte Anstieg ist eng verknüpft mit der aller Wahrscheinlichkeit nach entstehenden Panafrikanischen Freihandelszone (AfCFTA). 44 von 55 Mitgliedsstaaten der AU haben sich im März dieses Jahres dazu entschieden, das AfCFTA-Abkommen zu unterzeichnen. Die AfCFTA wird damit das größte Handelsabkommen seit der Gründung der WTO. Der Abbau nicht tarifärer Handelshemmnisse, von denen es aufgrund der Mitgliedschaft der afrikanischen Länder in verschiedenen Wirtschaftskooperationen einige gibt, steht hierbei ebenso im Vordergrund wie die Reduktion der Zölle selbst.

Nachdem Südafrika sich lange gegen die Unterzeichnung des Abkommens gewehrt hatte, unterschrieb auch Präsident Ramaphosa bei der Zusammenkunft der Afrikanischen Union in Mauretanien am 01.07.2018.⁷⁶

Wirtschaftsbeziehungen zu Europa

Südafrika ist der wichtigste Handelspartner der EU in Afrika. Seit 2016 besteht ein Wirtschaftsabkommen der EU mit der SADC. Über 90 % des bilateralen Handels zwischen Südafrika und der EU fallen unter das Freihandelsabkommen.⁷⁷ Die wichtigsten Exportgüter des Landes sind hier vor allem Kraftstoffe, Bergbauprodukte und Maschinenbauerzeugnisse. Den größten Anteil an den Importen wiederum machen Maschinenbauerzeugnisse und Chemikalien aus.⁷⁸

⁷² World's Top Exports, Top South African Trading Partners, 2022 (<http://www.worldstopexports.com/top-south-african-import-partners/>)

⁷³ Worldbank, World Integrated Trade Solution (WITS), South Africa Exports by Country and Region 2019 (<https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/ZAF/Year/LTST/TradeFlow/Export/Partner/all/>)

⁷⁴ GIZ, Panafrikanische Freihandelszone, unbekannt (<https://www.giz.de/de/weltweit/59611.html>)

⁷⁵ Ebd.

⁷⁶ Daily Maverick, The Miracle in Mauritania, Juli 2018 (<https://www.dailymaverick.co.za/article/2018-07-02-the-miracle-in-mauritania/>)

⁷⁷ Europäische Kommission, South Africa – Trade picture, unbekannt (<http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/south-africa/>)

⁷⁸ Ebd.

Wie man aus folgender Tabelle entnehmen kann, stieg das Handelsvolumen zwischen der EU und Südafrika von 2018 auf 2019, sank aber im 2020 aufgrund der Covid-19 Pandemie. Ersteres steht entgegen den ansonsten eher negativen Trends im Bereich ausländischer Direktinvestitionen, BIP Wachstum, Arbeitslosenquote bedingt durch die zurückliegende wirtschaftliche Schwächephase Südafrikas. Ein positiver Saldo bedeutet einen Überschuss für die EU.⁷⁹

Tabelle 3: Handelsvolumen der EU27 mit Südafrika in Mrd. Euro

	2018	2019	2020
Einfuhr der EU	17,2	19,0	16,5
Ausfuhr der EU	21,7	22,9	17,6
Saldo	4,5	3,9	1,1

Quelle: GTAI, Wirtschaftsdaten kompakt – Südafrika, November 2021

Wirtschaftsbeziehung zu Deutschland

Auch für den deutschen Handel ist Südafrika von großer Bedeutung, für den Handel mit dem restlichen Kontinent. Nachdem die deutschen Ausfuhren nach Südafrika von 2017 auf 2018 um 7 % gefallen sind, wurde das Minus im Jahr 2019 mit einem Anstieg von 4,3 % auf etwa 9,23 Mrd. Euro wieder zu Teilen aufgefangen. Damit bleibt Deutschland für Südafrika der zweitwichtigste Importeur südafrikanischer Produkte nach China.⁸⁰ Auch bei den wichtigsten Abnehmerländern südafrikanischer Exporte befindet sich Deutschland auf Rang 3 mit einem Anteil von 7,5 % am Gesamtvolumen der Exporte im Jahr 2020, hinter den USA (8,4 %) und China (11,5 %).⁸¹

Südafrika wiederum stellt bei deutschen Importen Rang 26 und bei deutschen Exporten Rang 33 der wichtigsten Liefer- bzw. Abnehmerländer dar.⁸² Damit ist es in beiden Kategorien Deutschlands wichtigster Handelspartner in Afrika.⁸³ Die wichtigsten deutschen Ausfuhrgüter nach Südafrika sind aktuell Kfz und –Teile mit einem Anteil von 21,3 % an den Gesamtausfuhren in 2020, Maschinen mit 21,2 %, chemische Erzeugnisse mit 20,8 % und Elektrotechnik mit 7,7 %.⁸⁴

2.3.3 Investitionsklima

Nachdem das Investitionsklima durch eine lange Phase der Korruption und systematischen Defiziten staatlicher Institutionen unter dem ehemaligen Präsidenten Jacob Zuma (2009 -2018) geschwächt wurde, will Präsident Ramaphosa weitreichende Reformen umsetzen. Zu diesen gehört die Sanierung der staatlichen Unternehmen, die Verbesserung der öffentlichen Dienstleistungen, die Kriminalitätsbekämpfung, die Wiederherstellung der Energiesicherheit und die Schaffung von Arbeitsplätzen. Außerdem nehmen die Verbesserungen der unternehmerischen Rahmenbedingungen einen zentralen Stellenwert ein.

Die Coronakrise stärkte Ramaphosa, denn seine Reformbemühungen gewinnen an Fahrt: Spitzenleute Zumas geraten unter Druck, Führungskräfte im Staatssektor wurden ausgetauscht und Managementprinzipien eingeführt. Eskom, der staatliche Stromkonzern, steckt in der Umstrukturierung und Strafverfolgungsbehörden sowie die Steuererhebung wurden gestärkt.

Dennoch bleiben die Investitionsbedingungen erdrückend. Es existieren noch immer Korruptionsfälle und Missmanagement auf staatlichen Ebenen. Die Sanierung der Staatskonzerne hat gerade erst begonnen, die Bürokratie und insbesondere die Politik zur Eigentumsbeteiligung von Angehörigen der historisch unterdrückten schwarzen Bevölkerung setzen dem Geschäftsklima zu. Es existieren jedoch Lichtblicke durch gestiegene Rohstoffpreise und ein starkes Agrarwachstum. Erneuerbare Energien weisen sehr gute Aussichten für private Investoren auf. Projekte zur Infrastruktur entwickeln sich nur mühsam, trotz Bemühungen den Sektor für private Investitionen attraktiver zu gestalten. Durch die Versteigerung von Lizenzen im Hochfrequenzbereich, sind mit vermehrten Investitionen in der Telekommunikation zu rechnen.

Die ausländischen Direktinvestitionen nach Südafrika sind durch die Covid-19 Pandemie von 4,6 Mrd. Euro im Jahr

⁷⁹ GTAI, Wirtschaftsdaten Kompakt-Südafrika, November 2021 (https://www.gtai.de/re-source/blob/585288/1e8e3262bce7660f245bb29fb1663439/GTAI-Wirtschaftsdaten_November_2021_Suedafrika.pdf)

⁸⁰ Ebd.

⁸¹ Ebd.

⁸² Ebd.

⁸³ Destatis, Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland, 2021 (https://www.destatis.de/DE/The-men/Wirtschaft/Aussenhandel/Tabellen/rangfolge-handelspartner.pdf?__blob=publicationFile)

⁸⁴ GTAI, Wirtschaftsdaten Kompakt-Südafrika, November 2021 (https://www.gtai.de/re-source/blob/585288/1e8e3262bce7660f245bb29fb1663439/GTAI-Wirtschaftsdaten_November_2021_Suedafrika.pdf)

2019 auf 2,5 Mrd. Euro im Jahr 2020 gesunken. 2018 waren es noch 5,5 Mrd. Euro. Anzumerken ist, dass 2017 die Direktinvestitionen lediglich 2 Mrd. Euro betragen. Trotz dessen bleibt Ramaphosa seinem 2018 gesetzten Ziel von 100 Mrd. Euro in fünf Jahren weit zurück. Die deutschen Investitionen hatten im Jahr 2018 zugelegt. Der nur zaghafte Verlauf des versprochenen Neuanfangs hat den Schwung bald wieder abebben lassen.⁸⁵

Nach den neusten Bonitätsbeurteilungen der drei großen Ratingagenturen: Moody's, Fitch und Standard & Poor, ist die Bonität Südafrikas bei allen drei gesunken. Demnach ist Südafrika aktuell nur bedingt für Investitionen geeignet und falls welche vorgenommen werden, sind diese meist spekulativ. Die folgende Tabelle zeigt den Verlauf der Bonität über die letzten Jahre:

Tabelle 4: Bonitätsbeurteilung Südafrika

	2017 (Zumas letztes volles Jahr als Präsident)	2019 (Ramaphosas erstes ganzes Jahr als Präsident)	Aktuell
Moody's	Baa3 (24. November 2017)	Baa3 (1. November 2019)	Ba2 (1. April 2022)
Fitch	BB+ (7. April 2017)	BB+ (26. Juli 2019)	BB- (15. Dezember 2021)
Standard & Poor	BB (24. November 2017)	BB (22. November 2019)	BB- (30. April 2020)

Quelle: Trading Economics, Südafrika – Bonitätsbeurteilung, unbekannt

Tabelle 5: Auszug Bonitätsratings

Moody's	Fitch	Standard & Poor	
Baa1	BBB+	BBB+	Investmentgrad – Untere Mittelklasse
Baa2	BBB	BBB	
Baa3	BBB-	BBB-	
Ba1	BB+	BB+	„Junk“ – kein Investmentgrad; spekulativ
Ba2	BB	BB	
Ba3	BB-	BB-	

Quelle: Wolf Street Mojo, Bond Rating, unbekannt

Der neue Präsident Ramaphosa hat als Ziel ausgegeben, in den nächsten fünf Jahren Neuinvestitionen von 100 Mrd. USD für das Land zu gewinnen. Eigens dafür eingestellte Sonderbeauftragte haben die Aufgabe, im Ausland die Marktchancen zu bewerben und Investoren anzulocken. In dem Zusammenhang fand auch das Africa Investment Forum, eine Investorenkonferenz, vom 07. bis 09. November 2018 in Gauteng statt.⁸⁶

Die InvestSA ist die zentrale Anlaufstelle für Investoren aus dem Ausland. Die Mindestsumme für die Zulassung ausländischer Direktinvestitionen liegt bei 160.000 Euro (2020). Zu den Förderinstrumenten gehören Zuschüsse, Steuervergünstigungen und zinsverbilligte Darlehen. Die südafrikanische Förderpolitik setzt sich aus sektorspezifischen und bereichsübergreifenden Programmen zusammen. Insgesamt gibt es 21 sektorbezogene Programme, wie Förderung im Bergbau oder der Filmindustrie. Die aktuelle Anzahl der sektorübergreifenden Programme liegt bei 25, wie Förderung von Forschung, Wettbewerbsfähigkeit oder Energieeffizienz.⁸⁷

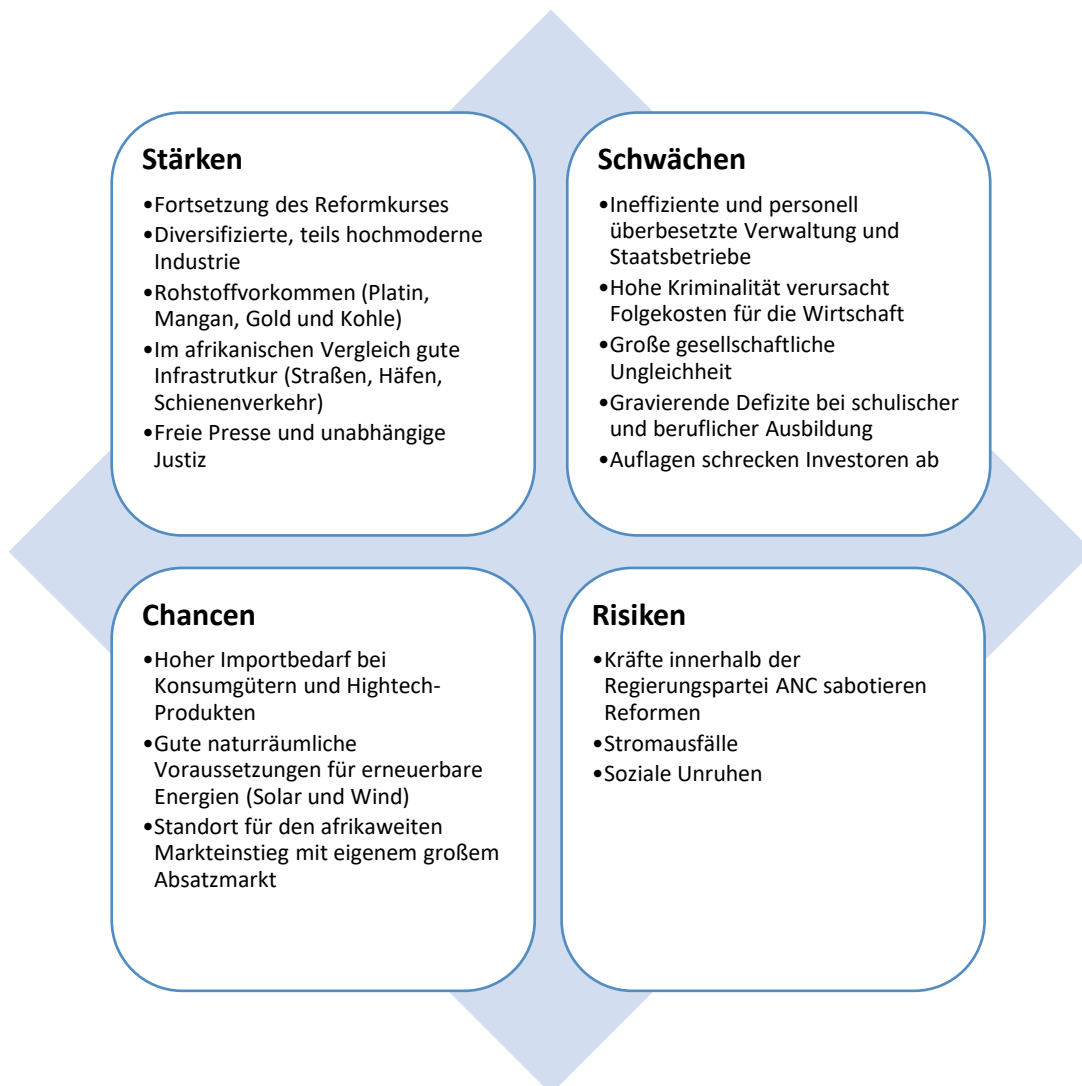
⁸⁵ GTAI, Südafrika zwischen Wirtschaftskrise und Reformen, März 2021 (<https://www.gtai.de/de/trade/suedafrika/wirtschaftsumfeld/suedafrika-zwischen-wirtschaftskrise-und-reformen-603630>)

⁸⁶ Africa Investment Forum, 2018 (<https://africaninvestmentforum.com/>)

⁸⁷ GTAI, Südafrika zwischen Wirtschaftskrise und Reformen, März 2021 (<https://www.gtai.de/de/trade/suedafrika/wirtschaftsumfeld/suedafrika-zwischen-wirtschaftskrise-und-reformen-603630>)

2.3.4 SWOT-Analyse

Abbildung 4: SWOT-Analyse Südafrika



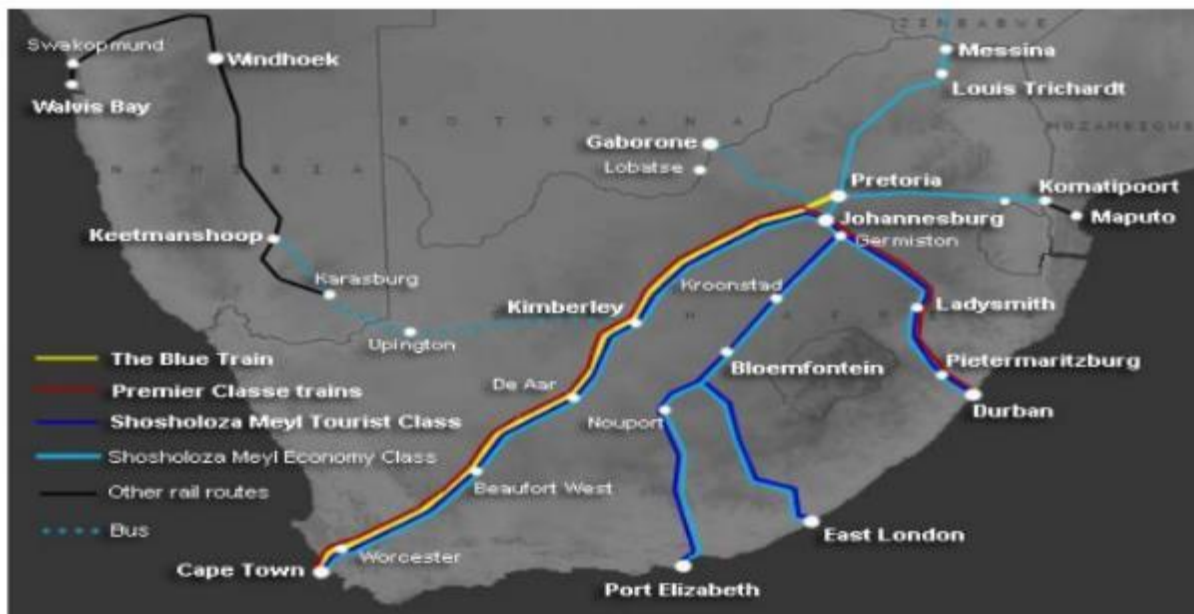
Quelle: GTAI, Südafrika, Strukturelle Verwerfungen blockieren das Wachstum, März 2022

3. Schienenverkehr im Überblick

3.1 Aufbau des Streckennetzes in Südafrika

Die erste Eisenbahn fuhr 1860 unter britischer Herrschaft in Südafrika auf einer Streckenlänge von knapp drei Kilometern. Heute verfügt Südafrika über das größte Schienennetz Afrikas mit über 30.000 km Schienenlänge. Es umfasst ein 12.801 km langes nationales Netz, 7 278 km Nebenstrecken und ein 2.228 km langes schmalspuriges Stadtnetz sowie ein 80 km langes normalspuriges regionales Schnellbahnnetz. Das Verkehrsministerium regelt den gesamten Verkehr im Land und teilt sich die Verantwortung für die Infrastruktur und den Betrieb im Personen- und Güterverkehr mit der Passenger Rail Agency of South Africa (PRASA), der Rail Safety Regulator (RSR) und Transnet SOC Ltd. Das Verkehrsministerium hat die Aufsicht über PRASA und RSR, während Transnet, ein staatliches Unternehmen, dem Ministerium für öffentliche Unternehmen unterstellt ist. Sowohl PRASA als auch Transnet wurden in den letzten Jahren aufgrund von Misswirtschaft und Skandalen personell umstrukturiert. Im Jahr 2020 wurden über 29 Millionen Passagiere von PRASA befördert mit einem Umsatz von mehr als 600 Millionen Rand (ca. 35,5 Millionen Euro). Trotz der relativ guten Zahlen im Jahr 2020, war die Bahnindustrie in Südafrika auch Pandemie bedingt eingeschränkt und so stand im April 2020 der gesamte Passagierverkehr still. Seit der Präsident die Liberalisierung des Schienenverkehrs als Teil des südafrikanischen Plans für wirtschaftlichen Wiederaufbau- und Erholungsplans im Oktober 2020 angekündigt hat, wurden die Arbeiten zur Beschleunigung der Reformen in Q3 2021 abgeschlossen. In der neuen Entwicklung steht das Boegoebaai Hafen- und Eisenbahninfrastrukturprojekt (SIP 21o), das von der Wirtschaftsentwicklungsbehörde der Nordkap- Provinz entwickelt wurde.⁸⁸

Abbildung 5 Übersicht Schienennetz Südafrika



Quelle: <https://www.seat61.com/>

3.2 Die Betreiber

3.2.1 Transnet SOC Ltd

Transnet untersteht dem Department of Public Enterprises (DPE) und ist in erster Linie zuständig für die Bereitstellung des Güterverkehrs durch einen seiner Betriebsbereiche, nämlich Transnet Freight Rail (TFR). TFR ist verantwortlich für das Management, die Wartung und den Betrieb des nationalen Güterschienennetzes. Das Güterschienennetz wird für den Transport von Schüttgut, Stückgut und Containern in ganz Südafrika genutzt und stellt die Verbindung zwischen den Minen, Produktionszentren, Distributionszentren, Häfen wie auch eine Anbindung zum Schienennetz jenseits der südafrikanischen Grenzen her.

⁸⁸ SGE, How to sell Railway Solutions in South Africa, 2021, <https://www.s-ge.com/pt/node/103818>

Dabei sind vor allem zwei Bahnlinien von größter Bedeutung für die Wirtschaft Südafrikas. Zum einen die sogenannte COALink, die Kohle vom Inland zum Hafen Richards Bay liefert. Zum anderen die Orex line, auf der hauptsächlich Eisenerz von Shishen und einigen Nebenstrecken zum Hafen Saldanha transportiert werden. Zur Entlastung und Neuordnung des Güterverkehrs auf der Richards Bay Coal Line zwischen Mpumalanga und dem Hafen von Richards Bay befindet sich seit 2012 eine Umgehungsstrecke, Swazilink genannt, mit teilweise Streckenverlauf über Eswatini in Planung.

Darüber hinaus unterhält der Geschäftsbereich ein komplexes Schienennetz von rund 31.000 Gleiskilometern (20.911 Streckenkilometern), über das Güter transportiert werden. Das vielfältige Schienennetz umfasst 1.500 km Schwerlaststrecken und 3.928 km Nebenstrecken, die als Zubringer der Hauptstrecken dienen. Die Konnektivität der Infrastruktur, in Verbindung mit der engen Zusammenarbeit mit anderen Geschäftsbereichen und der Kooperation mit wichtigen Kunden, ermöglicht die Lieferung von Frachtvolumen über die Wertschöpfungsketten hinweg.⁸⁹

Abbildung 6 Das Güterschienennetz im Überblick



Quelle: Transnet, Transnet Freight Rail, 2021, <https://www.transnet.net/InvestorRelations/AR2021/Transnet%20Freight%20Rail.pdf>

Freight Rail führte das Corridor Operating Model ein, um auf die sich schnell verändernden Geschäfts-, Markt- und politischen Rahmenbedingungen zu reagieren und die Unternehmensleistung zu erhöhen. Das Modell wurde dazu entwickelt, die Reaktionsfähigkeit auf Kundenbedürfnisse und die integrierte Problemlösung zu verbessern. Jeder Korridor wird von einem leitenden Angestellten geführt, der sich im Herzen des Geschäfts befindet. Darüber hinaus wird die engere Abstimmung der Güterverkehrskorridore mit den Hafenterminals die betrieblichen Schnittstellen verbessern, die Effizienz der Lieferkette steigern und Kapazitäten für das Wachstum des Güterverkehrs auf der Schiene freisetzen.⁹⁰

⁸⁹ Transnet, Transnet Freight Rail, 2021, <https://www.transnet.net/Divisions/Pages/FreightRail.aspx>

⁹⁰ Ebd.

Abbildung 7 Corridor Operating Model



Quelle: Transnet, Transnet Freight Rail, 2021, <https://www.transnet.net/InvestorRelations/AR2021/Transnet%20Freight%20Rail.pdf>

Die einzigartigen Merkmale jedes Korridors werden genutzt, um die Effizienz der Korridore zu verbessern und die Optimierung der integrierten Lieferketten für das Wachstum des wichtigsten Transnet- Rohstoffsektors zu sichern.

Nord-Korridor (North Corridor):

Der NorthCorridor verfügt über eine vielfältige Mischung von Linientypen und Kapazitäten, die sowohl Binnen- als auch Exportmärkte beliefern und mehr als 40 % der Gesamttonnage des Schienengüterverkehrs befördern. Zu dem wichtigsten Streckenabschnitt gehört die Schwerlast-Exportstrecke zwischen Ermelo South und Richards Bay, die über ein Zubringernetz die Kohlefelder von Mpumalanga auch bekannt als Coal Backbone, bedient. Ebenso werden auch die Waterberg-Kohlefelder mit Hilfe der Waterberg-Linie und des Gauteng Freight Rings bedient. Die Richtung geht hauptsächlich von Lephalale nach Pyramid South mit Exportkohle, Inlandskohle, Eskom-Kohle, Chrom, Ferrochrom und Zement als die wichtigsten Güter. Die Chrom- und Ferrochromströme haben ihren Ursprung zwischen Phokeng und Pendering und werden hauptsächlich nach Richards Bay zur Ausfuhr transportiert. Der Korridor konzentriert sich allgemein auf die Effizienz der Kohleflüsse und schafft auch Wachstumsschancen für andere Bergbaurohstoffe.

Erz-Korridor (Ore Corridor):

Die Erzlinie ist eine der beiden wichtigsten schweren Transportlinien Südafrikas. Der Eisenerzkorridor erstreckt sich über 861 km von Shishen im Nordkap bis hin zu Saldanha Bay an der Westküste. Der Korridor bietet eine erstklassige Plattform für den Schwerlasttransport (30 Tonnen pro Achse), modernste Technologie und verbesserte Effizienzen. Der derzeitige Eisenerzexportbetrieb wurde auf 348 x CR13/14 Wagenzüge optimiert. Der Korridor entwickelte sich zu einem internationalen Akteur mit einer breiten Palette an Schwerlast Logistikkösungen für wachsende lokale und internationale Märkte. Im September 2018 nahm die Erzlinie einen Manganzug mit 375 x CR17 Wagen in betrieb, der längste Produktionszug der Welt. Die wichtigsten beförderten Güter dort sind Eisenerz, Mangan, Zement und Kalk.

Nord-Ost-Korridor (North-East-Corridor):

Der Nord-Ost-Korridor erstreckt sich vom Limpopo Fluss bei Beitbridge der Provinz Limpopo bis hin zu Richards Bay an der Ostküste und von Pyramid/ Witbank nach Komatipoort. Der Korridor verbindet den südafrikanischen Schienengüterverkehr strategisch mit den SADC- Ländern, hauptsächlich über Eswatini, Simbabwe, Mosambik, Sambia und der Demokratischen Republik Kongo. Der Gütertransport erfolgt über verschiedene Grenzübergänge oder Eingangspforten wie Komatipoort, Golela, Beitbridge, Livingstone und Sakania. Der Korridor hat drei wichtige lineare Ströme:

1. Phalaborwa nach Maputo und Richards Bay, hauptsächlich für den Transport von Magnetit und Rohphosphat;
2. Witbank nach Maputo, hauptsächlich für den Transport von Chrom und Kohle; und

3. Intermodaler Verkehr (Kühlcontainer) mit Ursprung in Tzaneen, Musina und Bela-Bela, die für Durban bestimmt sind.

Kap-Korridor (Cape-Corridor):

Der Kap-Korridor erstreckt sich von Vereeniging im Nordosten bis Kapstadt im Süden. Korridorlinien aus dem wichtigen Bergbauggebiet um Hotazel im Nordkap verbinden die Häfen Gqeberha und Ngqura im Südosten und bilden den Hauptausfuhrweg für Südafrikas Mangan. Korridorverbindungen zwischen Minen und dem Zentralkorridor ermöglichen den Transport von Mangan und Eisenerz für den heimischen Markt. Er umfasst auch verschiedene Nebenstrecken, wie Bellville-Bitterfontein und De Aar-Upington sowie Abschnitte der Strecken von Bloenfontein nach East London und Gqeberha. Darüber hinaus umfasst der Kap-Korridor die Strecke, die den Hafen von Kapstadt mit dem Riff verbindet und eine Verbindung zwischen der Erzlinie und Namibia. Wachstumschancen liegen im Grenzüberschreitenden Verkehr nach Namibia und das allgemeine Frachtwachstum bei landwirtschaftlichen Produkten. Natcor (Natal-Corridor): Natcor verbindet Durban mit dem Wirtschaftszentrum in Gauteng durch ein umfangreiches Schienennetz. Natcor reicht bis nach Port Shepstone, Kroonstad und Richards Bay und bietet Anschluss an Zweigstrecken, die den Getreide- und Holzsektor bedienen. Natcor ist ein wichtiger Logistikkorridor des südafrikanischen Güterverkehrsnetzes und ist für die Förderung des Wirtschaftswachstums essenziell. Die Hauptkomponenten des Massengutkorridors bestehen aus dem Hafen von Durban, gut ausgebauten Straßen-, Schienen- und Pipeline-Verbindungen nach Gauteng sowie Binnenfrachtterminals zur Versorgung Gautengs und die Länder nördlich der südafrikanischen Grenzen zu bedienen. Zu den auf Natcor beförderten Gütern gehören Container, Kraftfahrzeuge, Getreide, Kraftstoffe, Kohle und Chrom. Der Schwerpunkt des Korridors umfasst:

- Überarbeitung des Betriebsmodells von Natcor, um Kapazitäten freizusetzen, Störungen abzufangen und die Qualität der Dienstleistungen für Kunden in der Wertschöpfungskette zwischen den Häfen und Gauteng zu verbessern;
- Umsetzung von Partnerschaftsmodellen mit dem Privatsektor;
- Einsatz von Technologie im City Deep Terminal zur Optimierung der Prozesse; Sicherheitstechnologien zur Bewältigung von Sicherheitsvorfällen und Unterbrechungen.⁹¹

3.2.2 PRASA

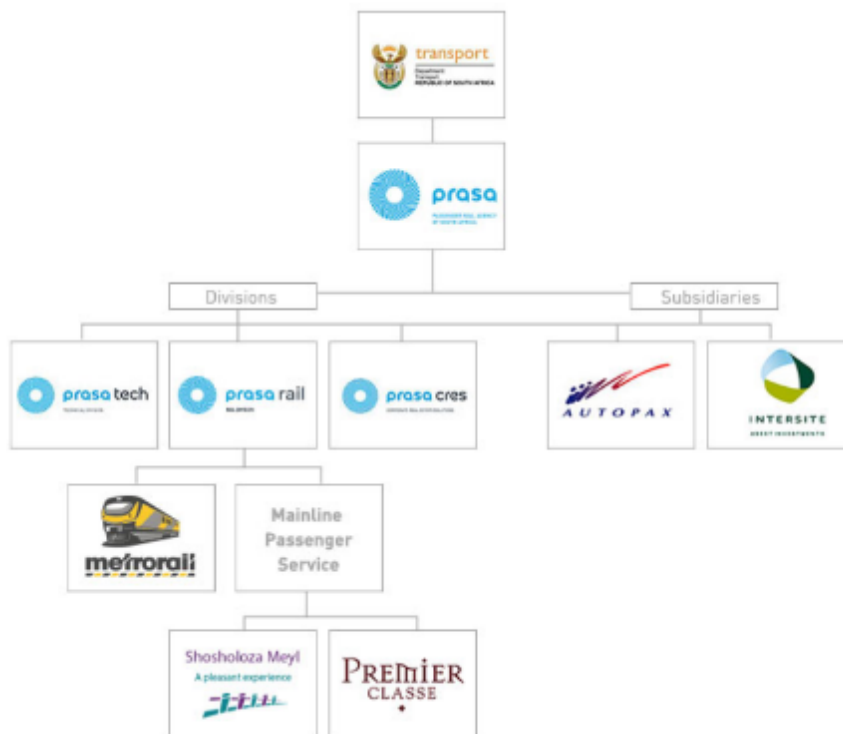


Quelle: <https://www.eisenbahn-kurier.de/index.php/3087-s-bahnen-in-suedafrika-das-groesste-projekt-in-der-geschichte-von-alstom-tritt-in-kraft2>

The Passenger Rail Agency of South Africa (PRASA) untersteht dem Department of Transport (DoT) und bietet Nahverkehrsdienste in den Metropolregionen Südafrikas sowie Fernverkehrsdienste innerhalb und über die Grenzen hinaus an. Abbildung 8 soll eine Übersicht der organisatorischen Struktur der PRASA geben.

⁹¹ Ebd.

Abbildung 8 Organisatorische Struktur der Prasa



Quelle: Prasa, Organisational Structure, 2022. https://www.prasa.com/Organisational_Structure.html

Metrorail ist in vier Provinzen Südafrikas tätig, in Ost Kap, Gauteng, Kwa-Zulu Natal und Westkap. Diese Regionen arbeiten unabhängig voneinander und sind der Metrorail-Zentrale in Johannesburg unterstellt. Metrorail befördert täglich rund zwei Millionen Fahrgäste, das sind etwa 15 % der Personen, die in Südafrika täglich öffentliche Verkehrsmittel nutzen. PRASA besitzt 585 Bahnhöfe und eine Flotte von insgesamt 4.735 Wagen, von denen Metrorail 468 Bahnhöfe betreibt. Hier sind zukünftig Erweiterungen geplant. Während der Fußball-WM 2010 wurde ein System von fast 50 öffentlichen Buslinien, die durch die ganze Stadt fahren, eingeführt. Dieses System führt seine Erfolgsgeschichte bis heute fort.

Mainline Passenger Services betreibt Personenfernverkehrszüge in ganz Südafrika. Shosholoz Meyl bedient derzeit 21 Strecken zwischen wichtigen Zielen in Südafrika. Jährlich werden über 3,9 Millionen Fahrgäste befördert. Premier Classe konzentriert sich auf die Bereitstellung von Luxusdiensten auf bestimmten Strecken.⁹²

Im Rahmen der kolonialistisch geprägten Kultur spielen auch Luxuszüge wie die Blue Line oder der Pride of Africa noch eine wichtige Rolle im Personenverkehr Südafrikas. Während die Blue Line vom staatlichen Unternehmen Prasa geführt wird, ist der Pride of Africa vom Privatunternehmen Rovos Rail. Neben Rovos Rail bietet auch das Private Unternehmen Shongololo Luxusverbindungen an. Loks vom Typ 7E kommen auf den Elektrifizierten Strecken zum Einsatz, die Dampflokomotiven wurden fast vollständig durch Diesel oder Hybridloks substituiert. Die elektrifizierte Strecke stellt für neue Loks eine Herausforderung dar, weil die Oberleitungen teilweise durchhängen. Deswegen sind Machbarkeitsstudien und Tests nötig, um Fehlinvestitionen zu vermeiden.⁹³

3.2.3. Gautrain Rapid Rail Link

Ein weiteres Infrastrukturprojekt der südafrikanischen Regierung während der WM 2010 war die Schaffung einer Schnellverbindung zum Flughafen OR Tambo in Johannesburg. Dabei handelt es sich um die einzige Hochgeschwin-

⁹² Stellenbosch University, Who PRASA is, o.J., <http://www.sun.ac.za/english/faculty/eng/prasa/about/who-prasa-is>

⁹³ Ebd.

digkeitsstrecke des Kontinents, die kurz vor Beginn der Fußballweltmeisterschaft 2010 eingeweiht wurde. Der „Gautrain“ verbindet Johannesburg, Pretoria und den Internationalen Flughafen OR Tambo mit einer Länge von insgesamt etwa 80 km. Die Verwaltung obliegt der Gautrain Management Agency (GMA), eine öffentliche Körperschaft (PPE) der Provinz Gauteng. Die Züge wurden von dem kanadischen Unternehmen Bombardier geliefert. Die Fahrzeuge vom Typ Electrostar verkehren mit einer Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h mit 80 sitzenden und 20 stehenden Fahrgästen. Die Endmontage fand in Südafrika statt und die Flotte wurde in einer eigens errichteten Wartungseinrichtung in Midrand, nördlich des Knotenpunkts Marlboro, stationiert.

Die wichtigsten Aktionäre dieses Projektes sind Murray & Roberts Limited, Strategic Partners Group, Bombardier UK, Bouygues Travaux Publics, The J&J Group, Absa Capital and a division of Absa Bank Ltd.⁹⁴

Abbildung 9 Gautrain Strecke Südafrika



Quelle: Railisa, UIC Statistics, 2019, <https://uic-stats.uic.org/gis/>.

3.2.3 Weitere Betreiber

Im weiteren Verlauf entwickelten sich über die Zeit bis hin zu etwa 250 kleine Unternehmen. Dabei reichen diese Unternehmen für den Güterverkehr von Eisenbahnen, die in die Industrie- und Bergbauproduktionen integriert sind, bis hin zu privaten Gleisanschlüssen. Letztere verpflichtet sich zu einer umfangreichen ein- oder ausgehenden Schienenlogistik. Nischen umfassen das Leasing von Lokomotiven und Waggons, die Instandhaltung der Infrastruktur und des rollenden Materials sowie ausgelagerte Tätigkeiten.

⁹⁴ Railway Technology, Gautrain Rapid Rail Link, 2020, <https://www.railway-technology.com/projects/gautrain/>

4. Probleme des aktuellen Schienennetzes

Der Schienenverkehr ist zwar ein gut etablierter Wirtschaftszweig im Land, dennoch haben sich über die Zeit viele Herausforderungen aufgestellt. Auch historische Ereignisse haben sich negativ auf die Gesamtentwicklung der Branche ausgewirkt. Der geringe Marktanteil von weniger als 20 % im allgemeinen Güterverkehr und weniger als 10 % im Personenverkehr, zeigt, dass das Schienennetz nicht so leistungsfähig ist, wie es sein sollte. Selbst bei Mineralien als Schüttgut, wo die Schiene unschlagbar sein sollte, haben straßengebundene Seitenkipper-Verbindungen einen erheblichen Marktanteil erobern können. Historische Ereignisse, wie der De Villiers-Bericht von 1986, der keine neuen Investitionen in das Schienennetz empfahl, sondern vielmehr die Nutzung bestehender Anlagen und die Deregulierung des Straßenverkehrs im Jahr 1988 führten dazu, dass große Teile des Eisenbahnsektors in den akuten Niedergang getrieben wurden. Fehlende gerechte Straßenbenutzungsgebühren und die institutionelle Bevorzugung der Straße haben auch die Straßenverkehrsunternehmen begünstigt und die Fähigkeit der Schiene, auf dem Markt wirksam zu konkurrieren, weiter untergraben. Obwohl staatliche Unternehmen in den letzten Jahren einige Investitionen tätigten und es einige Verbesserungen gegeben hat, steht die Eisenbahnindustrie immer noch vor vielen großen Herausforderungen. Ein massiver Investitionsstau und unzureichende Finanzierung, alternde Infrastruktur, veraltetes Rollmaterial und überholte Technologien, Beschränkungen der Schmalspur und unzureichende technische Fachkenntnisse tragen zu dem allgemein maroden Zustand des Schienenverkehrs bei. Qualitätsfragen, z. B. Sicherheit für Fahrgäste und Gütersicherheit, Überfüllung der Züge und die Zuverlässigkeit der Dienste bleiben ebenfalls eine Herausforderung. Die aufgeführten Probleme führten zu einer nicht wettbewerbsfähigen Positionierung mit ineffizienten Eisenbahnen, die ihre Fähigkeiten verloren haben, sowohl die lokale Logistik- wie auch die Mobilitätsmärkte zu dominieren und die globalen Exporte zu unterstützen. Heute sind innovative Lösungen gefragt. Es braucht eine Eisenbahninfrastruktur, Institutionen und Betreiber, die den wirtschaftlichen Ambitionen in einer zunehmend wettbewerbsorientierten globalen Wirtschaft gerecht werden.

4.1 Veraltete Technologien

Die meisten der wichtigsten südafrikanischen Hauptstrecken wurden vor 1900 fertiggestellt, während die meisten Nebenstrecken bis 1910 fertiggestellt wurden. Die Bautechnologie der damaligen Zeit war arbeitsintensiv, es gab lediglich Sprengstoff und keine Erdbewegungsmaschinen. Das Fehlen von Wettbewerb im Eisenbahnsektor führte im Laufe der Zeit dazu, dass Ausrüstungen und Standards weit hinter den weltweiten Normen zurückblieben. Die letzte in Serie gefertigte technische Generation der Metrorail-Wagen, der 5M, wurde 1958 fertiggestellt. 1980 folgten Projekte wie die 6M, 7M, 8M und 9M, die jedoch aufgrund finanzieller Engpässe keine groß angelegte Flotteneinführung erreichte. Bahnen wie die M10 der Generation 5M die einen Upgrade bekamen und ein besseres Aussehen und geringeren Wartungsaufwand erzielten, blieben aber bei zeitgemäßen Anforderungen des Komforts, Umweltfreundlichkeit, Mobilität, Leistung und Sicherheit zurück.⁹⁵

Sie schließen menschliches Versagen nicht aus und verschärfen die Herausforderungen sicherheitskritischer Aufgaben von Zugführern. Im Schienengüterverkehr tragen sie zu einer übermäßig hohen Entgleisungsneigung und einem schlechten Haltevermögen bei. Bei der Stadtbahn beeinträchtigen sie die Qualität der Dienstleistungen, was zu Brandstiftung und damit auch zu weniger zur Verfügung stehenden Zügen führt. Dies bedeutet, dass die übrigen Züge überfüllt und weitere Servicequalitäten untergraben werden.

⁹⁵ Republic of South Africa, National Rail Policy: Draft White Paper, 2017, <https://www.transport.gov.za/documents/11623/21629/NationalRailPolicyGreenPaper.pdf/ea72ecab-2990-41cd-a0dd-f5e7a2c3e82a>



Quelle: https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:South_African_Class_5M2#/media/File:Metrorail_Class_5M2A_EMU_near_Kalk_Bay.jpg

4.2 Geringe Leistung und betriebliche Ineffizienz

Obwohl das Land stolz auf seine Schwerlastzüge auf Schmalspurbahnen ist, sind die anderen beiden Schlüsselkennzahlen, Achslast und Geschwindigkeit, im Vergleich zu Ländern mit einer Normal- (oder Breit-) Spurbahn nur mittelmäßig stark. Folglich liegen die Verhältnisse zwischen den Output-Maßen Tonnenkilometer pro Streckenkilometer, Passagierkilometer pro Streckenkilometer und dem Input Maß Streckenkilometer (dem Schlüsselmaß für betriebliche Effizienz) weit unter den Erreichungszielen anderer Länder. Bahnpendler zeigten bereits ihre tiefe Unzufriedenheit über die betriebliche Ineffizienz, da die durchschnittliche Entfernung zwischen Dienstaussfällen auf bereits weniger als 1.000 km geschrumpft ist in den letzten Jahren. Die unzuverlässigen Wagen und Lokomotiven von Shosholozha Meyl stammen aus einer längst vergangenen Epoche und waren besonders anfällig für wiederholte Ausfälle. Die geringe Leistung der Qualität und Quantität der Dienste führte zu einer Irrelevanz des Fahrbetriebs – mit weit weniger als eine Million Fahrgäste pro Jahr.⁹⁶

Diebstahl und Vandalismus, zusammen mit der allgemein schlechten Sicherheit entlang der Schienenstrecken, verringern die Betriebsfähigkeit der Züge, was oft zu langen Verzögerungen aufgrund von Signalausfällen und Gleisschäden führt. Dies hat sich im Zuge der Sperrungen im Zusammenhang mit Covid-19 erheblich verschärft, was die Durchführung normaler Zugverbindungen deutlich erschwert hat.⁹⁷

Im Gegensatz dazu zeigt der Gautrain, auch im siebten Jahr seines Bestehens, dass die Zielvorgaben durchaus erfüllt werden können und eine durchgängige hohe betriebliche Effizienz und Sicherheit möglich ist.

⁹⁶ Ebd.

⁹⁷ Pinset Masons, South Africa rail policy sets out vision for future investment and private sector participation, 2022, <https://www.pinset-masons.com/out-law/analysis/south-africa-rail-policy-sets-out-vision-for-future-investment-and-private-sector-participation>

4.3 Kapitalisierte Instandhaltung



Quelle: Republic of South Africa, National Rail Policy: Draft White Paper, 2015, <https://www.transport.gov.za/documents/11623/21629/NationalRailPolicyGreenPaper.pdf/ea72ecab-2990-41cd-a0dd-f5e7a2c3e82a>

Die Wirksamkeit der kapitalisierten Instandhaltungsausgaben von TFR ist fraglich, da erhebliche Beträge bei sehr geringer Verbesserung des Produktionspotenzials der Gleis- und damit verbundenen Infrastrukturausgaben ausgegeben werden, wodurch die potenzielle Marktnachfrage nicht gedeckt wird. Transnet Freight Rail hat das Verhältnis zwischen kapitalisierter und betrieblicher Instandhaltung in den letzten drei Jahren von unter zwei auf über fünf erhöht. Ein Vergleichswert: das Verhältnis der US-Eisenbahnen liegt bei eins, d.h. sie maximieren die Effizienz ihrer Gleise durch eine Kombination aus Ausbau- und Modernisierungsarbeiten in Verbindung mit regelmäßiger Wartung. Im Gegenzug erwarten Kunden einen zuverlässigeren und sichereren Service, eine höhere Streckenkapazität und höhere Netzgeschwindigkeiten. Dies zeigt den engen Kontakt zwischen Bahn und Markt. Kapitalisierte Kosten müssen mit einem zusätzlichen Nutzen, wie z. B. einer erhöhten Kapazität, verbunden sein. Allerdings liegt ein solcher zusätzlicher Nutzen bei TFR offensichtlich nicht vor und es scheint, dass TFR die Lebensdauer nicht wettbewerbsfähiger Anlagen verlängert, anstatt sie zu ersetzen, wodurch der Kontakt zum Markt verloren geht.

4.4 Nebenstrecken



Quelle: Republic of South Africa, National Rail Policy: Draft White Paper, 2015, <https://www.transport.gov.za/documents/11623/21629/NationalRailPolicyGreenPaper.pdf/ea72ecab-2990-41cd-a0dd-f5e7a2c3e82a>

Nebenstrecken wurden ursprünglich gebaut, um ländliche Gebiete zu erschließen. Leichte Gleise wurden für niedrige Achslasten und Kurz-Züge auf typischerweise steilen und kurvigen Trassen verlegt, welche die Durchschnittsgeschwindigkeit auf maximal 30 km/h beschränkte. Diese Eigenschaften beeinträchtigen die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn. Im Laufe der Zeit wurden qualitativ hochwertige Landstraßen und Autobahnen parallel, oder in der Nähe von Nebenstrecken gebaut. Diese wesentlich direkteren Strecken ermöglichen auch schnellere Geschwindigkeiten. Solange Nebenstrecken nicht die gleiche Achslast tragen wie die Hauptstrecken, beeinträchtigen sie wiederum die Betriebseffizienz und erhöhen somit die Kosten.

Die Nutzung von Nebenstrecken ist im Laufe der Jahre dramatisch zurückgegangen, da sich das Straßennetz in ländlichen Gebieten verbessert hat und erste Versuche, Nebenstrecken durch einen Konzessionsansatz wiederzubeleben, gescheitert sind. Es wurden drei Versuche unternommen, Nebenstrecken durch die Konzessionsvergabe wiederzubeleben: Orange River Rail Company auf der Strecke Alial North-Barkly East, Alfred County Railway auf der Strecke Port Shepstone-Harding und Kei Rail auf der Strecke Amabele-Mthatha. Sie scheiterten jedoch, da ihre Einnahmen die Betriebskosten nicht deckten. Initiativen zur Wiederbelebung von Nebenstrecken werden daher mit Bedacht angegangen.⁹⁸

4.5 Spurweite

Die Schmalspurbahnen des Landes erlauben im Allgemeinen 16-18,5 Tonnen/ Achse auf Nebenstrecken, 20 Tonnen/ Achse auf dem nationalen Kapsurnetz und 26-30 Tonnen/ Achse auf den Schwerlaststrecken. Hochwertige Fracht mit geringer Dichte in Containern und Passagiere, sind leicht. Leider schließt die Höhenbegrenzung der Kapsur eine Doppelbelegung mit Passagieren oder doppelt gestapelten Containern zur Erreichung einer ausreichend hohen Achslast aus, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu maximieren. Allgemeine Güter-, Schwerlast-, Personenfern- und Nahverkehrszüge erreichen gerade einmal eine Höchstgeschwindigkeit von 60-90km/h. Doppelstockzüge mit 120km/h, sowie Züge die bis zu 300km/h erreichen, gehören zu den Hochgeschwindigkeitszügen. Schmalspurgleise sind nicht für betriebsbewährte Geschwindigkeiten von mehr als 130km/h ausgelegt und daher für Hochgeschwindigkeitszüge ungeeignet. Die Schmalspur- oder die Kapsurgleise schließen das Land daher von den Märkten für Hochgeschwindigkeits- und der doppelstöckigen Eisenbahn-Renaissance aus und verhindert die Verwirklichung eines vollwertigen Schwerlastverkehrs. Das Fundament der Schmalspurbahn ist nicht in der Lage die Eisenbahnrenaissance zu unterstützen, was für Südafrika einen Wettbewerbsnachteil gegenüber Ländern mit Normalspurweiten darstellt.⁹⁹

5. Bisherige Institutionelle Herausforderungen

5.1 Monopolistische Märkte

Das südafrikanische Eisenbahnnetz wurde bisher von staatlichen Monopolen beherrscht. Bis Anfang der 1990er Jahre war die South Africa Transport Services (SATS) die staatliche Einrichtung, die für den gesamten Güter- und Personenverkehr in Südafrika, einschließlich des Schienennetzes, zuständig war. Der Schienenverkehr war in einem einzigen staatlichen Monopol konzentriert. Nach der Rechtsfolge des South African Transport Services Act von 1989 wurde das Vermögen von SATS auf zwei verschiedene Unternehmen aufgeteilt: Transnet – das staatliche Unternehmen, das unter anderem für den Schienengüterverkehr zuständig ist und das Eigentum an dem ausgedehnten Schienennetz außerhalb der städtischen Gebiete übernommen hat; und Passenger Rail South Africa (PRASA), die das Eigentum an den Vermögenswerten des Personenverkehrs, einschließlich des städtischen Netzes, übernahm.¹⁰⁰

5.1.1 Fracht

Aufgrund monopolistischer Marktstrukturen im Schienengüterverkehr hielt Transnet keinen wirtschaftlichen Anreiz, Planungsmethoden zu entwickeln, die in einem wettbewerbsorientierten Umfeld dazu geführt hätten, die treibenden Kräfte zu artikulieren und die Dynamik der Schienenwettbewerbsfähigkeit vorherzubestimmen. Transnets langfristiger Planungsrahmen (LTPF), der für die nächsten 30 bis 40 Jahre nur marginale Veränderungen prognostizierte, legte keine konkreten Strategien oder Zielsetzungen dar. Folglich wurde versäumt, rechtzeitig notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um die Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu erreichen, oder sich gegen die zunehmende Konkurrenz des LKW-Transports durchzusetzen. Darüber hinaus unterschätzt der LTPF den Beitrag, den die Schiene bis zum Jahr 2050 zur Eindämmung des Klimawandels leisten muss.

⁹⁸ Republic of South Africa, National Rail Policy: Draft White Paper, 2015, <https://www.transport.gov.za/documents/11623/21629/NationalRailPolicyGreenPaper.pdf/ea72ecab-2990-41cd-a0dd-f5e7a2c3e82a>

⁹⁹ Republic of South Africa, National Rail Policy: Draft White Paper, 2017, <https://www.transport.gov.za/documents/11623/21629/NationalRailPolicyGreenPaper.pdf/ea72ecab-2990-41cd-a0dd-f5e7a2c3e82a>

¹⁰⁰ LOK Report, Südafrika: Regierung ist bereit, das Schienennetz bis 2022 zu öffnen, 2021, <https://www.lok-report.de/news/uebersee/item/27442-suedafrika-regierung-ist-bereit-das-schienennetz-bis-2022-zu-oeffnen.html>

Die durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten der TFR betragen im letzten Jahrzehnt vor 2017:

- Beförderte Tonnen 3,35 %
- Einkünfte 10,7 %
- EBITDA 17,9 %
- Capital Investment 18,9 %

Die beförderten Tonnen standen in einem gewissen Verhältnis zum Wirtschaftswachstum, dennoch wuchsen Einnahmen und EBITDA viel schneller, wenn auch nicht so schnell wie die Kapitalinvestitionen. Es zeigte sich bisher das klassische monopolistische Ergebnis mit Einschränkungen der Dienstleistungsqualität und -quantität, um die Erträge innerhalb der eigenen Finanzstruktur zu maximieren. Das von der südafrikanischen Regierung im März 2022 veröffentlichte National Rail Policy White Paper¹⁰¹ erkennt, dass zusätzliche dritte Zugbetreiber zugelassen werden müssen, um den potenziellen Anteil der Schiene am Güterverkehrsmarkt voll ausschöpfen zu können.

5.1.2 Passagiere

Ähnlich verhält es sich mit PRASA. Fälle von offensichtlich monopolistischem Verhalten sind nicht unbekannt, z. B. die Bereitstellung unzureichender Kapazitäten zur Deckung der Nachfrage und eine unter den Erwartungen liegende Dienstleistungsqualität. Ursache ist eine unzureichende Finanzierung über viele Jahre hinweg. Weltweit wurden bereits viele Alternativen erprobt, von der traditionellen owner-operator-solution bis hin zu einer privat finanzierten dreißigjährigen Konzession. Die traditionelle Lösung überzeugt numerisch bei weitem mehr als die anderen und ist in der Regel zufriedenstellend, wenn eine lokale Behörde die Stadtbahn zusammen mit ihren anderen städtischen Verkehrslösungen betreibt. Bürger, deren Mobilitätsbedürfnisse genau erfüllt werden, entwickeln Respekt für ihre Stadtbahnssysteme und behandeln sie entsprechend.¹⁰²

5.2 Quersubventionierungen

Quersubventionierungen zwischen Geschäftsbereichen ist in monopolistischen Unternehmen üblich ein Erbe, das letztlich Widerstand gegen ihre Entflechtung hervorrufen kann. Es besteht Einigkeit darüber, dass die derzeit von der Transnet National Ports Authority (TNPA) erhobenen Hafengebühren, weitaus exzessiv sind. Anmerkungen der Transnet Jahresberichte seit 2008, besagen, dass die Vergesellschaftung der TNPA im Rahmen des National Ports Act von 2005 erhebliche nachteilige finanzielle und strategische Auswirkungen auf Transnet haben wird in Bezug auf die Finanzierung und Investitionen, welche die gehegten Befürchtungen verstärken, dass ein Teil des Überschusses an den TFR fließt.

Drei Verkehrswege – Seefahrt, Schiene und Straße – wurden über die Jahre strukturell entstellt:

- Überhöhte Hafengebühren haben die Ex- und Importe auf Häfen in benachbarte Länder verlagert, mit Verlust von Arbeitsplätzen und Einnahmen für das eigene Land.
- Die inhärente mangelnde Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahn ist stärker als sie scheint. Diese wurde verschleiert und führte zum Irrglauben, dass einfache Managementeingriffe eine Wende herbeiführen würden.
- Dabei waren Güterverkehrsunternehmen in der Lage, ihr Gewicht zu übertreffen, da nicht funktionierende Eisenbahnen ihren natürlichen Verkehr an sie abgaben und dadurch Kosten für die Instandhaltung der Straße verursachten.

Die Leidtragenden sind das Land und seine Bürger, die unter hohen Kosten und unzureichendem Service leiden.¹⁰³

5.3 Kompetenzentwicklung

Die Eisenbahnindustrie ist ein spezialisiertes Arbeitsumfeld, das spezifische und Qualifikationen sowohl auch zur Unterstützung der Forschung, Entwicklung, Design, Investition, Konstruktion, Betrieb und Instandhaltung und der Unternehmensstrategie erfordert. Die Auswirkungen des jahrzehntelangen Niedergangs der Industrie, führten zum Verlust der Kompetenzentwicklung und – Erhaltung.¹⁰⁴

¹⁰¹ Republic of South Africa, National Transport Act: White Paper on the National Rail Policy, <https://www.gov.za/documents/national-land-transport-act-white-paper-national-rail-policy-march-2022-12-may-2022-0000>

¹⁰² LOK Report, Südafrika: Regierung ist bereit, das Schienennetz bis 2022 zu öffnen, 2021, <https://www.lok-report.de/news/uebersee/item/27442-suedafrika-regierung-ist-bereit-das-schienennetz-bis-2022-zu-oeffnen.html>

¹⁰³ Ebd.

¹⁰⁴ Ebd.

6. Entwicklung der Frachtnachfrage

Der Report „A proposed freight and passenger road-to-rail strategy for South Africa“, welches für das Programm “Southern Africa – Toward Economic Development” (SA-TIED) verfasst wurde, ermittelte die Frachtnachfrage mithilfe des Freight Demand Model (FDM) for South Africa. Das FDM schätzt das sektoral aufgeschlüsselte Angebot (Produktion und Importe) und die Nachfrage (inländische Zwischennachfrage, inländische Endnachfrage und Exporte) von Rohstoffen in vordefinierten geografischen Gebieten, deren Aggregat das gesamte nationale Angebot und die gesamte Nachfrage widerspiegelt. Es gibt 354 Bezirke in Südafrika, die für diese Analyse auf 369 geografische Gebiete erweitert werden, indem die acht größten kommerziellen Grenzposten zwischen Südafrika und den Nachbarländern sowie die sieben Häfen Südafrikas unterschieden werden. Die Sektoren werden in 20 landwirtschaftliche Erzeugnisse, 30 Bergbauerzeugnisse und 33 Erzeugnisse des verarbeitenden Gewerbes untergliedert. Anschließend werden die Güterströme auf Warenebene, für die keine aktuellen Daten verfügbar sind, mit Hilfe eines Gravitationsmodells geschätzt. Das Gravitationsmodell geht davon aus, dass die bilateralen Handelsströme direkt proportional zu den disaggregierten Angebots- (Ursprung) und Nachfragevolumen (Ziel) und umgekehrt proportional zu einem Maß für den Transportwiderstand sind. Der Transportwiderstand ist ein maßgeschneiderter Parameter für den Entfernungsabfall, der sich aus der Art der Ware, den bekannten Bahn- und Hafenströmen, den Wechselwirkungen zwischen den Branchen und den iterativen Anwendungen des Gravitationsmodells ergibt. Das FDM entwickelt auch eine 30-Jahres-Prognose in 5-Jahres-Intervallen (jährlich für die ersten 10 Jahre) für drei Szenarien und wird seit 2006 jährlich angewendet.¹⁰⁵

6.1 Südafrikas aggregierte Frachtnachfrage

Das Gesamtergebnis des FDM zeigt, dass die Frachtnachfrage in Südafrika im Jahr 2019 rund 446 Milliarden Tonnenkilometer betrug (305 Milliarden Tonnenkilometer im Linienverkehr, 132 Milliarden Tonnenkilometer auf der letzten Meile und 9 Milliarden Tonnenkilometer in Pipelines und Förderbändern. Der Bedarf an Tonnenkilometern ist überproportional zur Größe der Wirtschaft. Weltweit waren etwa 40 Billionen Tonnenkilometer im Landverkehr (d.h. Straße und Schiene) im Jahr 2019 erforderlich, um ein BIP von 87 Billionen US-Dollar zu erwirtschaften, d.h. etwa 2,2 US-Dollar Ertrag für jeden Tonnenkilometer auf Straße und Schiene. Das südafrikanische BIP belief sich 2019 auf 352 Mrd. US-Dollar, für die 446 Mrd. Tonnenkilometer im Straßengüterverkehr, sprich der Ertrag des Landes beträgt etwa 0,79 US-Dollar für jeden geleisteten Kilometer.¹⁰⁶ Die Nachfrage nach Tonnenkilometer im Land ist daher fast dreimal weniger wettbewerbsfähig als der Weltdurchschnitt. Es besteht ein außerordentlicher Nachholbedarf. Ein Vergleich auf Länderebene ist in Abb. 10 dargestellt.¹⁰⁷

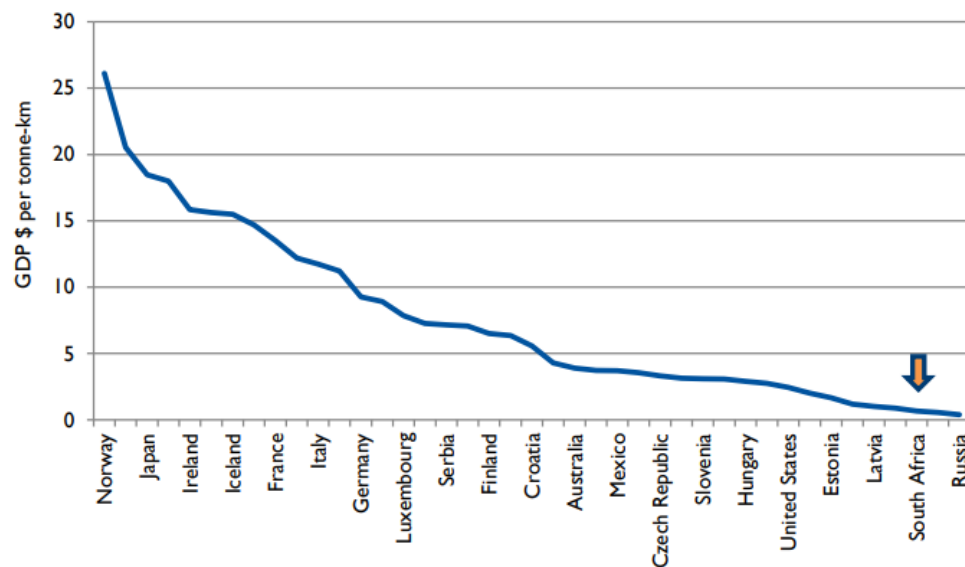
Einer der Gründe für das schlechte Abschneiden Südafrikas bei dieser Messung, im Vergleich zu ähnlich großen Ländern wie Australien, liegt daran, dass die Produktionszentren sich in der Mitte des Landes befinden und die Mineralien weit von der Küste entfernt sind, so dass die Verwaltung der Industrie- und das Korridormanagement zu einer strategischen Priorität für Südafrika werden.

¹⁰⁵ Gain Group, South Africa Freight Demand Model, 2019, <https://www.gaingroup.co.za/index.php/articles/sa-fdm>

¹⁰⁶ Worldbank, GDP (current in US\$), 2021, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD>

¹⁰⁷ SA-TIED, A proposed freight and passenger road-to-rail strategy for South Africa, 2021, <https://sa-tied.wider.unu.edu/sites/default/files/SA-TIED-Havenga-Report.pdf>

Abbildung 10 BIP pro Tonnenkilometer- Ländervergleich im Jahr 2021

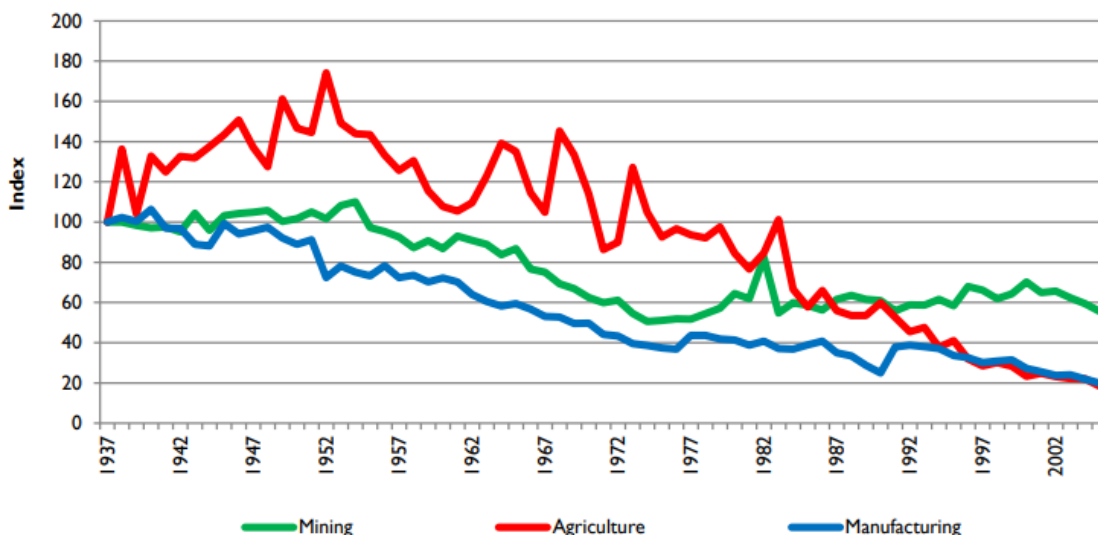


Quelle: SA-TIED, A proposed freight and passenger road-to-rail strategy for South Africa, 2021, <https://sa-tied.wider.unu.edu/sites/default/files/SA-TIED-Havenga-Report.pdf>

6.2 Südafrikas aggregiertes Frachtangebot

Das Güterverkehrsangebot Südafrikas kann historisch im modalen Kontext in der Abb. 11 analysiert werden, aber auch speziell für den Schienengüterverkehr, als Verhältnis zwischen BIP und Schienengüterverkehr. Abbildung 11 zeigt die Korrelation der Beziehungen zwischen Schienengüterverkehr und physischer Produktion in der Wirtschaft (vollständige volumetrische Daten zum Straßengüterverkehr sind über eine lange Zeitreihe nicht verfügbar, da es nie einen formalen Prozess zur Erstellung dieser Metrik gab). Im Laufe der sechs Jahrzehnte ging der Bergbau bis zu 40 % zurück, während das verarbeitende Gewerbe und die Landwirtschaft bis zu 80 % abnahmen.

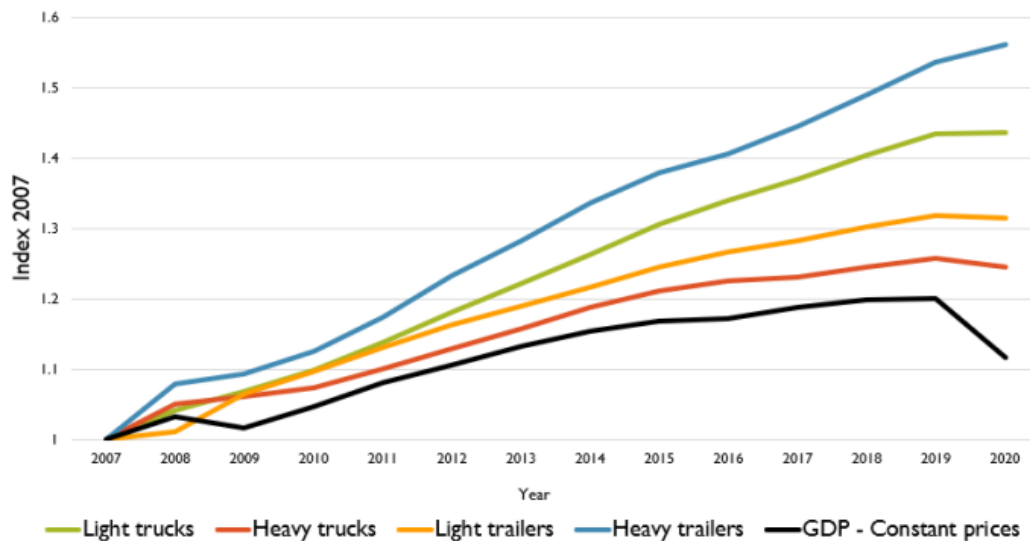
Abbildung 11 Index Korrelation der Beziehung zwischen dem Schienengüterverkehr und der physischen Produktion in der Wirtschaft



Quelle: SA-TIED, A proposed freight and passenger road-to-rail strategy for South Africa, 2021, <https://sa-tied.wider.unu.edu/sites/default/files/SA-TIED-Havenga-Report.pdf>

Mitte der 2010er wuchs die Flotte schwerer LKWs stärker als das BIP an, auch bei schweren Anhängern wurde ein außerordentliches Wachstum verzeichnet. Dies ist das Ergebnis eines extremen Effizienzwachstums. Eines der größten Hemmnisse für die Effizienz der Fahrzeuge ist die Umschlagzeit in den Depots.

Abbildung 12 Wachstum der südafrikanischen LKW-Flotte



Quelle: SA-TIED, A proposed freight and passenger road-to-rail strategy for South Africa, 2021, <https://sa-tied.wider.unu.edu/sites/default/files/SA-TIED-Havenga-Report.pdf>

Betrachtet aus der Perspektive des Angebots der Verkehrsträger bleibt die Messung und das Verständnis der Marktanteile des Schienennetzes weiterhin eine Herausforderung. Das südafrikanische Verkehrsministerium verfasst in seiner „Road Freight Strategy Policy“ zwar Zielvorgaben für den Marktanteil der Schiene, jedoch mit unzureichenden Details, um die Herausforderungen, Chancen und Ziele adäquat darzustellen. Die Berechnung des Marktanteils der Schiene kann komplex sein, da er aus vielen verschiedenen Blickwinkeln definiert werden kann.

Die Ergebnisse des FDM ermöglichen ein detailliertes Verständnis des Marktanteils der Schiene, welches sowohl bei der Festlegung einer Strategie zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene als auch beim Verständnis der Marktpotentiale helfen soll. Südafrikas gesamte Frachtnachfrage, als bereits gelieferte und nachgefragte Tonnen (wobei das Angebot Produktion plus Ausfuhren ausmachen und die Nachfrage den Konsum plus Ausfuhren) belaufen sich auf 838 Millionen Tonnen. Davon wurden 25 % auf der Schiene befördert, diese Zahl hält sich bis 2019. Nichtsdestotrotz werden insbesondere Güter mehr als einmal in der Lieferkette zwischen Angebot und Nachfrage transportiert. So können zum Beispiel hergestellte Lebensmittel von einer abgelegenen Produktionsstätte zu einem Vertriebszentrum, von dort per Fernverkehr auf der Straße zu einem Verteilzentrum und wiederum zum Einzelhändler gelangen. In diesem Fall wurde die Ware dreimal transportiert. Nach dieser Definition belaufen sich die Sendungen in Südafrika auf 1.587 Millionen Tonnen. Der Gesamttransport an Tonnen sank von 23 % im Jahr 2011 auf 16 % im Jahr 2019, was in erster Linie auf den geringen Marktanteil bei höherwertiger Fracht, die häufiger befördert wird, zurückzuführen ist.

Abbildung 13 Marktanteile des Schienenverkehrs nach dem GAIN Freight Demand Model (FDM)

Calculation base	2019 Totals	2011 Rail market share, %	2019 Rail market share, %
Supply/demand of all products (million tonnes)	838	25	25
Tonnes shipped (million tonnes)	1 587	23	16
Tonne-km (billions)	384	35	37
Tonne-km excl. all export mining (billions) ¹	170	11	10
Outsourced income (Rand millions)	148 742	31	27
GFB corridor freight (million tonnes)	241	19	11
Palletised long-distance (million tonnes)	53	2	1

Quelle: SA-TIED, A proposed freight and passenger road-to-rail strategy for South Africa, 2021, <https://sa-tied.wider.unu.edu/sites/default/files/SA-TIED-Havenga-Report.pdf>

Der Marktanteil in Tonnenkilometern basiert auf den beförderten Tonnen. Der Marktanteil der Schiene in Tonnenkilometern stieg leicht von 35 % auf 37 %, was auf die starke Zunahme des Exports von Mangan sowie von Kohle und Eisenerz über die speziellen Erzstrecken zurückzuführen ist. Würden die Exportbergbaurohstoffe aus der Gleichung entnommen werden, ginge der Marktanteil der Eisenbahn in Tonnenkilometern von 11 % auf 10 % zurück. Man kann auch den Marktanteil als Prozentsatz der ausgelagerten Fracht betrachten, d.h. der nicht privat, sondern gegen Entgelt beförderten Fracht (etwa 50 % des Güterverkehrs); in diesem Fall ging der Anteil der Schiene von 31 % auf 27 % zurück. In Bezug auf die Güterverkehrskorridor tonnen nahm der Anteil von 19 % auf 11 % ab. Der Fernverkehr palettierter Ware ist in Südafrika fast nicht existent.¹⁰⁸

7. Liberalisierung des Schienensektors in Südafrika

Südafrikas Regierung verpflichtet sich dazu, vorrangig ein wettbewerbsfähiges und effizientes Güterverkehrssystem aufzubauen. Dazu gehören die Zulassung von Dritten zum südafrikanischen Schienennetz, die Fertigstellung eines Papiers zur nationalen Eisenbahnpolitik und die Einrichtung einer einheitlichen Regulierungsbehörde. Doch um Dritten den Zugang zu gewähren, ist es nicht notwendig, die Einrichtung der Regulierungsbehörde oder die Konkretisierung der nationalen Eisenbahnpolitik abzuwarten. Die Operation Vulindlela ist eine gemeinsame Initiative der Präsidentschaft und des Finanzministeriums, um die Umsetzung von Strukturreformen zu beschleunigen und die wirtschaftliche Erholung zu unterstützen. Die Leitung trägt der stellvertretende Minister David Masondo, der dem Präsidenten Cyril Ramaphosa untersteht. Neben der Umstrukturierung der Häfen sollen privaten Bahnbetreibern den Zugang zum Güterschienennetz ermöglicht werden. Diese sollen eine Zugangsgebühr an Transnet als Eigentümer der Infrastruktur zahlen. Dies soll Neuinvestitionen ankurbeln und das Volumen der Güter, die auf der Schiene statt auf der Straße transportiert werden können, erhöhen.

Der teils schlechte Ruf von Transnet und PRASA war Anlass für eine umfassende Überprüfung des Sektors durch das Verkehrsministeriums, das im Juni 2017 den Entwurf eines Papiers zur nationalen Eisenbahnpolitik veröffentlichte. Wie bereits aufgeführt, kommt das Papier zu dem Schluss, dass diese Herausforderungen „zu nicht wettbewerbsfähig positionierten, ineffektiv ausgestatteten und betrieblich ineffizienten Eisenbahnen geführt haben, die ihre Fähigkeit verloren haben, sowohl die lokalen Logistik- und Mobilitätsmärkte zu dominieren als auch die globalen Exporte zu unterstützen“.

¹⁰⁸ Ebd.

Zudem schlägt das Papier vor „das gesamte staatliche Schienennetz und die Wegerechte in staatlichem Besitz zu belassen, sie aber dem Privatsektor zu einvernehmlich festgelegten Bedingungen zur Verfügung zu stellen, um die Beteiligung des Privatsektors zu erleichtern“. Nach Angaben der African Rail Industry Association (ARIA) soll das Zieldatum für die Zulassung der Drittanbieter im Güterverkehr im August 2022 sein. ARIA ist aus dem südafrikanischen Eisenbahnverband (Railroad Association of South Africa (RRA)) entstanden, um eine größere Rolle bei der Wiederbelebung des lokalen und kontinentalen Eisenbahnsektors zu spielen und die neue Afrikanische Kontinentale Freihandelszone (African Continental Free Trade Area, AfCFTA) zu unterstützen, die am 1. Januar 2021 in Kraft trat.

Die Maßnahmen folgen den angekündigten Strukturreformen des Economic Reconstruction and Recovery Plan (ERRP), die es ermöglichen sollen, die Kapazitäten von Transnet zu ergänzen und die Verlagerung von Frachtvolumen von der Straße auf die Schiene zu unterstützen (Road to Rail Programme). So soll zudem das Wirtschaftswachstum gefördert werden. Mesela Nhlapo, CEO von Aria, erläutert, dass die Öffnung der südafrikanischen Eisenbahninfrastruktur in den nächsten fünf Jahren einen Impuls von mehreren Milliarden Rand geben und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze führen wird. Gleichzeitig würde Transnet mit den Zugangsgebühren eine bedeutende Einnahmequelle erschließen, ohne mit privaten Bahnbetreibern in Wettbewerb treten zu müssen. Hochrechnungen von ARIA deuten darauf hin, dass durch die zusätzliche Schienennutzung Zehntausende Arbeitsplätze im vorgelagerten Bereich geschaffen werden, da die Industrie (z. B. Schmelzwerke, Stahlwerke, verarbeitende Industrie und Agrarindustrie) und der Bergbau international wettbewerbsfähig werden können.¹⁰⁹

Was die Investitionen in die Schieneninfrastruktur anbelangt, so besteht der wichtigste politische Antrieb darin, neue Investitionen auf eine leistungsstarke Normalspurinfrastruktur in Verbindung mit der Modernisierung bestehender Netzkapazitäten zu konzentrieren. Das Papier empfiehlt, die Investitionsplanung zu zentralisieren, um effektivere Ausgaben zu ermöglichen. Nebenstrecken die als strategisch wichtig eingestuft werden, sollen Direktinvestitionen erhalten, um die Strecke wieder zu eröffnen oder zu sanieren, oder die Beteiligung des Privatsektors durch Konzessionen einführen.

Wichtige Interventionen sind zudem:

- die Umstrukturierung des Eisenbahnsektors durch die Bekämpfung des monopolistischen Charakters des Marktes, insbesondere durch die Förderung der Beteiligung und Investition des Privatsektors,
- Einrichtung der unabhängigen verkehrswirtschaftlichen Regulierungsbehörde, die den diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur und -einrichtungen und eine transparente Preisgestaltung fördert
- die Einführung einer wirksameren Kostendeckung durch engere Abstimmung zwischen Benutzergebühren und Kosten und durch Stärkung der Rolle der Eisenbahnsicherheitsregulierungsbehörde in Bezug auf die Aufsicht über die Registrierung und Lizenzierung.

Gerade der Güterverkehr wird als Schlüsselbereich für politische Eingriffe identifiziert. Das Papier besagt, dass die Entflechtung der vertikalen Integration bei TFR eine wichtige Notwendigkeit ist, obwohl es nur mögliche Alternativen für die Entflechtung aufzeigt, ohne sich auf eine bestimmte Option festzulegen. Die Frage der Entflechtung wird weiterhin von der verkehrswirtschaftlichen Regulierungsbehörde untersucht, sobald sie als Infrastrukturbetreiber fungieren wird.

Der Zugang zum Netzwerk umfasst Kern-, Nicht-Kern, Nebenstrecken oder gemeinsame Fracht- und Pendlerstrecken. Um den Zugang ordnungsgemäß zu planen, unterscheidet das Papier zwischen der Rolle eines Infrastrukturbetreibers und der eines Infrastruktureigentümers. Der Infrastrukturbetreiber sei für die Pflege und Instandhaltung der Strecke und das Verkehrsmanagement verantwortlich, auf der Grundlage eines diskriminierungsfreien Zugangs. Auch die Rolle des Privatsektors wird im Rahmen der Finanzierung festgelegt; die Rolle der Zugbetreiber besteht darin, auf Grundlage solider Geschäftsmodelle in Kapitalanlagen über der Schiene wie z. B. rollendes Material zu investieren. Konzessionen werden dann ausgeschrieben im Falle, dass die Regierung es sich nicht leisten kann strategische Nebenstrecken zu finanzieren.¹¹⁰

Für die erste Runde plante Transnet einen Aufruf zur Interessenbekundung für sechs Slots, im Bereich der Container- und der Beladung durch Autohersteller. Am 1. April 2022 bot Transnet SOC den Verkauf von Slots auf zwei wichtigen Korridoren des Schienennetzes an und forderte qualifizierte und interessierte Betreiber auf, sich zu bewerben.

¹⁰⁹ LOK Report, Südafrika: Regierung ist bereit, das Schienennetz bis 2022 zu öffnen, 2021, <https://www.lok-report.de/news/uebersee/item/27442-suedafrika-regierung-ist-bereit-das-schienennetz-bis-2022-zu-oeffnen.html>

¹¹⁰ Pinsent Masons, South Africa rail policy sets out vision for future investment and private sector participation, 2022, <https://www.pinsent-masons.com/out-law/analysis/south-africa-rail-policy-sets-out-vision-for-future-investment-and-private-sector-participation>

Für einen Zeitraum von 24 Monaten zwischen 2022 und 2024 wurden der Container-Korridor (Gauteng nach Durban) und der Süd-Korridor (Gauteng nach East London) für diese erste Phase als Vorrangig eingestuft. Sie bedienen die wichtigsten Wachstumssektoren Südafrikas, wie das verarbeitende Gewerbe, die Automobilindustrie und die Landwirtschaft.

Der Containerkorridor erstreckt sich über ein 714 km langes Schienennetz und verbindet den Hafen von Durban mit dem Wirtschaftszentrum Gauteng. Die Verbindung zwischen den Transnet-Containerterminals im Hafen von Durban und den Transnet-Binnenterminals (City Deep, Kascon, Pretcon, Kaalfontein etc.) ist für die Ausweitung des Netzes von Zollabfertigungsanlagen von entscheidender Bedeutung.

Der South Corridor ist als strategische Route zwischen Gauteng und den Häfen von East London und indirekt Port Elizabeth zu betrachten, da er auf die besonderen Anforderungen des schnell wachsenden Agrar- und Automobilsektors zugeschnitten und konfiguriert werden kann. Der Verkauf von Slots soll den Zugang zum Schienennetz an Drittanbieter erweitern, neben den zusätzlich zugelassenen Nebenbahnbetreibern, PRASA, den Luxusgastronomiediensten von Rovos Rail sowie den Blue Train- und Steam Train-Betreibern gewährt.¹¹¹

7.1 Gesetzliche Grundlagen

Der Entwurf des südafrikanischen Papiers zur nationalen Eisenbahnpolitik (NRP, 2017/ NRP 2022) legt den Zugang von Drittanbietern zum Eisenbahninfrastrukturnetz (TFR), als Kernstück der südafrikanischen Eisenbahnreform, fest. Dabei bleibt das Mandat der TFR zur Verwaltung der Infrastruktur bestehen, wobei der Bahnbetrieb vom TFR mit den Drittanbietern zusammen durchgeführt wird. Der NRP (2017/ 2022) soll dem südafrikanischen Verkehrsministerium (DoT) eine politische Richtung vorgeben, um Investitionen in die nationale Eisenbahn zu fördern und die Schiene zum Jahr 2050 als Rückgrat der Güterlogistik und der Mobilitätssysteme des Landes zu positionieren.¹¹²

7.2 Anstehende Projekte

Südafrika plant als Teil der neuen Eisenbahnpolitik ein neues Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, äußerte der Verkehrsminister Fikile Mbalula. Am 9. Mai 2022 hieß es vor den Medien, dass der Rahmen als Grundlage für die Einrichtung neuer Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnkorridore im ganzen Land dienen soll. Der Rahmen soll die Ziele für die Hochgeschwindigkeitsbahn festlegen und die Kriterien, die bei der Bestimmung und Priorisierung dieser Korridore verwendet werden sollen, determinieren. Im Jahr 2021 ließ die Regierung eine Machbarkeitsstudie zur Einführung einer Hochgeschwindigkeitsbahn zwischen Pretoria, Johannesburg und Durban durchführen. Sie sollen sowohl Passagiere als auch Fracht befördern. Bereits im Mai 2020 sagte Generaldirektor Alec Moeni, dass bereits Rahmenbedingungen für ein neues Hochgeschwindigkeitsbahnnetz in Südafrika entwickelt und umgesetzt wurden. Das Projekt wird nicht ausschließlich von der Regierung finanziert, sondern auch durch die Beteiligung von Investoren und des Privatsektors. Auch die chinesische Regierung bekundete ihr Interesse an Investitionen in ein Hochgeschwindigkeitszugprojekt zwischen Durban und Johannesburg. In einer Rede in Johannesburg sagte der chinesische Botschafter Chen Xiadong, dass Südafrika und andere Länder willkommen seien auf den Hochgeschwindigkeitszug der chinesischen Entwicklung aufzuspringen. China arbeitet aktiv an Machbarkeitsstudien für ein kleines Hafenprojekt. Chinesische Unternehmen werden dazu ermutigt, sich am Mzimvubu-Flussprojekt zu beteiligen und finanzielle Unterstützung zu leisten.¹¹³

¹¹¹ LOK Report, Südafrika: Transnet leitet die Liberalisierung des Eisenbahnsektors ein, 2022, <https://www.lok-report.de/news/uebersee/item/32127-suedafrika-transnet-leitet-die-liberalisierung-des-eisenbahnsektors-ein.html>

¹¹² Ebd.

¹¹³ Businesstech, New high-speed trains planned for South Africa: minister, 2022, <https://businesstech.co.za/news/technology/584452/new-high-speed-trains-planned-for-south-africa-minister/>

8. Marktchancen

Grundlage für die Vielfalt der Potenziale der deutschen Bahntechnik sind die geplanten Strukturreformen, die privaten Unternehmen den Zugang zum Schienennetz eröffnen. Auch die hohe Importnachfrage nach Hightech-Produkten bietet viele Chancen. Für den Aufbau einer langfristig funktionierenden Infrastruktur ist zudem Know-how entscheidend.

Die durch die in Kapitel sieben beschriebenen Reformen und Pläne der südafrikanischen Regierung, einhergehenden Öffnungen des südafrikanischen Schienenmarktes entstehen enorme Chancen für deutsche Bahnindustriunternehmen. Diese treten mit hervorragenden Produkten und Dienstleistungen an, die nicht nur auf dem Weltmarkt sondern auch in Südafrika hohes Prestige genießen. „German Engineering“ ist auch im Eisenbahnsektor ein Stichwort für Spitzentechnologie, welche oft nur schwer durch lokale Unternehmen ersetzt werden kann.

Zusätzlich entstehen Chancen für die Infrastrukturausrüstung (z. B. Leittechnologien, Gleise, Weichen) oder bei Sicherheitstechnologien, welche z. B. die Überwachung von Gleisen und Stationen betrifft. Auch aufgrund von Südafrikas hoher Kriminalitätsrate entsteht hier ein hoher Bedarf. Nicht zuletzt machten Bauunternehmen negative Erfahrungen mit kriminellen Gruppen.

Auch ist langfristig mit einem Ausbau der Bahninfrastruktur zu rechnen, da auch im Zuge des Klimawandels ein Umdenken stattfinden muss. Der Großteil des südafrikanischen Schüttguts wird noch per LKW auf der Straße transportiert, was deutlich mehr CO₂ verursacht als der Transport durch die Bahn. Um zudem sicherzustellen, dass der südafrikanische Bergbau und Rohstoffsektor wettbewerbsfähig bleibt, ist es unerlässlich, dass der Transport von der Straße auf die Schiene verlegt wird. Hierfür bedarf es eines sicheren, zukunftsfähigen und intelligenten Schienensystems. Der Ausbau und die Modernisierung des Schienensystems spielt hier eine strategisch wichtige Rolle.

Die Städte verzeichnen zudem aufgrund der steigenden Bevölkerungsdichte ein starkes Wachstum. Um den steigenden Grad der Urbanisierung abzufedern, muss das Personen-Beförderungssystem ausgebaut und effizienter gestaltet werden. Hierfür braucht es neben der nötigen Technik, auch Planungs- und Organisations-Knowhow, welches deutsche Unternehmen dem südafrikanischen Markt liefern können.

Als Teil der neuen Eisenbahnpolitik sind zudem ein neues Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, aktuell geht es insbesondere um die Strecke zwischen Pretoria, Johannesburg und Durban. Dieses Projekt beschränkt sich nicht nur auf die Beförderung von Passagieren sondern bezieht sich ebenfalls auf den Gütertransport. Zudem gibt es Bestrebungen, im Rahmen des Boegoebaai Port and Rail Projects in der Provinz Northern Cape den Bau eines Tiefseehafens mit angeschlossener Bahntrasse umzusetzen. Hier werden aktuell erste Vorstudien durchgeführt.

Weiter wird durch die Zunahme der globalen Lieferketten die Notwendigkeit einer besseren und stärker integrierten Logistik durch den Ausbau des Güterverkehrs nötig sein, um die globale Wettbewerbsfähigkeit zu gewährleisten. Südafrika wird die in die Jahre gekommene Infrastruktur modernisieren müssen, um den Sprung vom „Emerging“- zum „Developed-Country“ zu vollenden. Zudem kann Südafrika der Einstieg in den stark wachsenden afrikanischen Markt sein. Die steigende Bevölkerung und die zunehmende Urbanisierung betrifft auch Südafrikas Nachbarstaaten, sowie weitere Staaten auf dem Kontinent. Folglich sind nicht nur die Chancen in Südafrika enorm, der afrikanische Kontinent birgt aufgrund der jungen, wachsenden Bevölkerung ein hohes Wachstumspotential.

9. Geschäftspraxis

9.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Das südafrikanische Rechtssystem basiert auf dem englischen Common Law, als auch des Civil Law. In einigen Rechtsgebieten ist auch das Gewohnheitsrecht verbreitet. Die südafrikanische Verfassung steht dabei über allen Gesetzen und Rechtsgrundsätze und somit müssen letztere mit ihr vereinbar sein. Neben der Verfassung gibt es nationale und regionale Rechtssache und Regierungsverordnungen. Außerdem sind Gerichtsurteile eine wichtige Rechtsquelle.

Internationales Privatrecht, UN-Kaufrecht

Südafrika ist eines von wenigen Ländern, das nicht das CISG (Convention on the International Sale of Goods) unterzeichnet hat, weshalb bei länderübergreifenden privatrechtlichen Verträgen nicht automatisch das UN-Kaufrecht gilt. Von daher entscheidet das internationale Privatrecht, auch Kollisionsrecht genannt, über das anwendbare Rechtssystem bei etwaigen Streitigkeiten (Vgl. EGBGB).

Seit 2010 besteht jedoch zumindest die Möglichkeit der Bezugnahme auf die Incoterms (International Chamber of Commerce international commercial terms). Die im internationalen Handelsverkehr gebräuchlichen, einheitlichen Vertragsformeln können durch explizite und individuelle Bezugnahme bei Vertragsschluss vereinbart werden.¹¹⁴

Gesellschaftsrecht

Das Gesellschaftsrecht wird in Südafrika festgelegt durch den 2008 Companies Act. Die in der Geschäftspraxis am häufigsten vorzufindenden Gesellschaftsformen sind in der Folge kurz dargestellt:

Private Company

Die Private Company ist die am häufigsten vorkommende Gesellschaftsform. Sie ist vergleichbar mit einer deutschen Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH). Die Haftung der Gesellschafter ist hierbei auf das Gesellschaftsvermögen beschränkt und ein Mindestkapital gibt es nicht. Sie besteht aus mindestens einem Gesellschafter und einem Geschäftsführer, wobei die gleiche Person beide Funktionen ausüben kann. Zur Gründung ist ein Gesellschaftsvertrag (Memorandum of Incorporation) erforderlich, in dem unter anderem Rechte und Pflichten der Gesellschafter geregelt sind. Die Firma muss den Zusatz Proprietary Limited ((Pty.) Ltd.) führen. Eine Private Company ist bei der Companies and Intellectual Property Commission (CIPC) zu registrieren.

Public Company

Eine Public Company ist mit einer deutschen Aktiengesellschaft vergleichbar. Auch hier ist die Haftung auf das Gesellschaftsvermögen beschränkt. Sie besteht aus mindestens einem Gesellschafter und mindestens drei Geschäftsführern. Auch ist ein Gesellschaftsvertrag für die Gründung notwendig. Die Firma muss den Zusatz Limited (Ltd.) führen. Die Registrierung erfolgt auch bei der CIPC.

External Company

Ausländische Unternehmen können eine unselbstständige Niederlassung (External Company) gründen. Als Geschäftstätigkeit gilt unter anderem, dass ein Unternehmen Angestellte beschäftigt oder aufgrund der geschäftlichen Aktivitäten des Unternehmens anzunehmen ist, dass die geschäftliche Tätigkeit von gewisser Kontinuität ist. Die Niederlassung muss innerhalb von 20 Werktagen beim CIPC registriert werden. Nicht zu registrieren sind folgende Aktivitäten eines ausländischen Unternehmens: Abhalten von Aktionärs- oder Vorstandsversammlungen, Unterhaltung eines Bankkontos, Unterhaltung eines Büros zum Zwecke der Übertragung, Austausch oder Registrierung eigener Wertpapiere, die Erlangung oder Durchsetzung eines Sicherungsrechts, die Eintreibung von Schulden oder der Erwerb von Anteilen an einem Grundstück. Eine Niederlassung ist verpflichtet, ständig mindestens ein Büro in Südafrika zu unterhalten und die Adresse zu registrieren.

Weitere Gesellschaftsformen sind die Personal Liability Company (Inc.), die Partnership, ein Business Trust und die Sole Proprietorship.¹¹⁵

¹¹⁴ GTAI, Recht kompakt-Südafrika, Oktober, 2021, <https://www.gtai.de/de/trade/suedafrika/recht/recht-kompakt-suedafrika-223924>

¹¹⁵ Ebd.

Gewerblicher Rechtsschutz

Der gewerbliche Rechtsschutz wird in Südafrika garantiert durch die Mitgliedschaft in der Weltorganisation für geistiges Eigentum (WIPO). Als Mitglied der WIPO hat Südafrika auch die wichtigsten internationalen Verträge und Abkommen im Bereich des internationalen gewerblichen Rechtsschutzes unterzeichnet.

Des Weiteren ist Südafrika nicht Mitglied einer regionalen Organisation zum Schutz und der Vereinheitlichung des gewerblichen Rechtsschutzes. Somit gilt rein nationales Recht in Südafrika. Rechtsgrundlagen sind insbesondere der Patents Act von 1978, der Trade Marks Act von 1993 und der Designs Act von 1993. Für die Registrierung ist die CIPC zuständig.¹¹⁶

Vertriebsrecht

Südafrika hat kein eigenes Gesetz zum Vertriebsrecht und andere Gesetze enthalten nur wenige Regelungen, sodass im Wesentlichen die Common Law-Grundsätze anwendbar sind. Daneben spielen auch Gerichtsentscheidungen eine große Rolle, wobei nicht nur Entscheidungen südafrikanischer Gerichte, sondern auch von Gerichten anderer Common Law-Länder herangezogen werden können.

Es ist möglich Handelsvertreter in Südafrika zu beauftragen, da es aber keinen gesetzlichen Rahmen gibt, sind Details vertraglich zu regeln. Dieser schließt im Namen des beauftragenden Unternehmens Geschäfte, die für das Unternehmen rechtlich bindend sind. Ein Handelsvertreter kann jede natürliche oder juristische Person sein und muss nicht im Handelsregister eingetragen werden.¹¹⁷

Investitionsrecht

Ausländische Investoren können grundsätzlich in allen Bereichen investieren. Rechtsgrundlage ist unter anderem der Protection of Investment Act von 2015, der regelt das ausländische und inländische Investoren gleichgestellt sind. Für Sonderwirtschaftszonen gilt daneben der Special Economic Zones Act von 2014, in die Investitionsanreize vorgesehen sind. Weiter sind der Broad-Based Black Empowerment Act von 2003 und das dazugehörige Amendment Act von 2013 zu beachten. In der Rohstoffindustrie gilt auch der Mineral and Petroleum Resources Development Act von 2002 und die Regularien dazu.

Die Broad-Based Black Empowerment Regelungen (B-BBEE) dienen der Erhöhung der wirtschaftlichen Beteiligung der während des Apartheid-Regime diskriminierten Gruppen. B-BBEE zertifizierte Unternehmen haben Vorteile im südafrikanischen Markt. Sollte ein Unternehmen an der Vergabe von öffentlichen Aufträgen interessiert sein, ist die Zertifizierung sogar notwendig. Die Zertifizierung übernehmen B-BBEE verification agencies und die Zertifizierung ist ein Jahr gültig.

Investitionsanreize werden insbesondere innerhalb Sonderwirtschaftszonen gewährt, diese können Freihäfen, Freihandelszonen, industrielle Entwicklungszonen oder sektorale Entwicklungszonen sein. In den SEZ werden unter anderem eine reduzierte Körperschaftssteuer von 15 Prozent, Baukostenzuschüsse, Steuererleichterungen bei der Beschäftigung von Angestellten, eine Befreiung von der Mehrwertsteuer oder Zollerleichterungen gewährt.

Seit 2013 besteht kein Investitionsschutz- und -fördervertrag zwischen Deutschland und Südafrika. Daher können die Investitions Garantien des Bundes nicht ohne Weiteres gewährt werden.

Südafrika ist nicht Vertragsstaat der Konvention zur Beilegung von Investitionsstreitigkeiten.¹¹⁸

9.2 Steuerliche Rahmenbedingungen

Im Jahr 2008 wurde zwischen Deutschland und Südafrika ein Doppelbesteuerungsabkommen auf dem Gebiet der Einkommenssteuer, Körperschaftsteuer, Vermögensteuer und Gewerbesteuer vereinbart. Eine Vermeidung der doppelten Besteuerung ist folglich sichergestellt.

Körperschaftssteuer

Die Körperschaftssteuer beläuft sich in Südafrika in der Regel auf 28 Prozent des weltweiten Einkommens unabhängig

¹¹⁶ GTAI, Recht kompakt-Südafrika, Oktober, 2021 (<https://www.gtai.de/de/trade/suedafrika/recht/recht-kompakt-suedafrika-223924>)

¹¹⁷ Ebd.

¹¹⁸ Ebd.

von der Quelle. Für kleine Unternehmen gibt es Steuererleichterungen, sie zahlen dann je nach Einkommen zwischen 0 und 28 Prozent. Als kleines Unternehmen gilt wenn der Jahresumsatz unter 20 Millionen Rand liegt. Kleinstunternehmen mit einem Jahresumsatz von weniger als 1 Million Rand, zahlen zwischen 0 und 3 Prozent. Für Unternehmen im Bergbau oder in der Öl- und Gasindustrie gibt es spezielle Steuersätze.

Einkommensteuer

Einkommensteuer muss in Südafrika jeder In- und Ausländer zahlen, der ein „Resident“ im Sinne des südafrikanischen Steuerrechts ist. Als „Resident“ gilt, wer seinen gewöhnlichen Aufenthalt in Südafrika hat oder wer sich im Veranlagungsjahr mindestens 91 Tage in Südafrika sowie in den fünf vorangegangenen Jahren entweder mindesten 91 Tage pro Jahr oder insgesamt mehr als 915 Tage in Südafrika aufgehalten hat. Wer nicht ansässig ist, zahlt lediglich auf sein in Südafrika erwirtschaftetes Einkommen Einkommensteuer.

Für den Zeitraum 1. März 2021 bis 28. Februar 2022 betragen die Steuersätze wie folgt:¹¹⁹

Tabelle 6: Einkommensteuer Südafrika

Einkommen (in südafrikanischen Rand)	Steuersatz (in südafrikanischen Rand)
bis 216.200	18 %
216.201 – 337.800	38.916 + 26% des zu versteuernden Einkommens über 216.200
337.801 – 467.500	70.532 + 31% des zu versteuernden Einkommens über 337.800
467.501 – 613.600	110.739 + 36% des zu versteuernden Einkommens über 467.500
613.601 – 782.200	163.335 + 39% des zu versteuernden Einkommens über 613.600
782.201 – 1.656.600	229.089 + 41% des zu versteuernden Einkommens über 782.200
ab 1.656.601	587.593 + 45% des zu versteuernden Einkommens über 1.656.600

Quelle: GTAI, Recht kompakt-Südafrika, 2021

Mehrwertsteuer / Umsatzsteuer

Die Mehrwertsteuer beträgt 15 Prozent. Auf Transportdienstleistungen, Dienstleistungen gegenüber nicht in Südafrika ansässige Personen oder Unternehmen, der Warenexport, landwirtschaftliche Güter oder Grundnahrungsmittel, sowie weitere Waren und Dienstleistungen unterliegen einem ermäßigten Steuersatz von 0 Prozent. Einige Waren und Dienstleistungen sind befreit von der Mehrwertsteuer, wie zum Beispiel Warenlieferungen über ein lizenziertes Warenhaus, Finanzdienstleistungen, die Grundstückpacht oder Dienstleistungen im Bildungssektor.

Unternehmen, mit über eine Million Rand Umsatz, sind verpflichtet sich bei der südafrikanischen Finanzbehörde zu registrieren. Für ausländische Unternehmen ohne Sitz in Südafrika gelten grundsätzlich die gleichen Voraussetzungen, jedoch können diese sich nur registrieren wenn sie in Südafrika ein Unternehmen betreiben oder zu betreiben beabsichtigen. Ausländische E-Commerce-Unternehmen sind bereits ab einem Jahresumsatz von 50.000 Rands verpflichtet, sich mehrwertsteuerlich zu registrieren.¹²⁰

9.3 Businesskultur und Etikette

Die IHK-Mittlerer Niederrhein hat im Jahr 2021 einen Verhaltensknigge für Südafrika herausgegeben, bei dem die wichtigsten Verhaltensregeln und Besonderheiten im Geschäftsverkehr Südafrikas genannt sind.¹²¹

Begrüßung und Anrede

Die Begrüßung gleicht der europäischen – ein Handschlag mit Augenkontakt und einem Lächeln. Sehr wichtig ist der

¹¹⁹ GTAI, Recht kompakt-Südafrika, Oktober, 2021 (<https://www.gtai.de/de/trade/suedafrika/recht/recht-kompakt-suedafrika-223924>)

¹²⁰ Ebd.

¹²¹ IHK Mittlerer Niederrhein, 2021 (https://www.subsahara-afrika-ihk.de/wp-content/uploads/2021/11/Interkulturell_kompetent_unterwegs_in_Sub Sahara-Afrika-Kulturprofil-Suedafrika_2021.pdf)

anschließende unverfängliche Austausch von Smalltalk und Höflichkeiten, bei dem Ausländer kritische Äußerungen zu Land und Leuten vermeiden sollten. Zwar ist es sehr empfehlenswert, sich über die Besonderheiten der südafrikanischen Kultur im Vorhinein zu erkundigen, um im Gespräch interessierte Fragen stellen zu können, allerdings sollte die eigene Meinung insbesondere bei politischen Diskussionen erst einmal nicht kundgetan werden. Auf persönliche Fragen der Südafrikaner sollte man vorbereitet sein und Ihnen nicht ausweichen, da eine gute Beziehung, die über das Geschäftliche hinausgeht, von immenser Bedeutung ist.

Unternehmenskultur

Südafrikaner sind deutlich flexibler und entspannter im Umgang mit der Zeit als Deutsche. Daher ist es wichtig, bei Verhandlungen den Geschäftspartner nicht unter Zeitdruck zu setzen, sondern flexibel zu bleiben. Eine „deutsche Effizienz“ sollte man nicht erwarten und mit Zeit und Geduld in Gespräche gehen. Auch Fristen gelten in Südafrika in der Regel eher als Richtlinie und nicht als zwingend einzuhaltende Terminvorgabe.

Eine Besonderheit liegt ebenso in der Akzeptanz und Erwartung klarer Hierarchien. Während hierzulande immer häufiger flache Hierarchien mit kurzen Entscheidungswegen vorzufinden sind, erwarten die Mitarbeiter in Unternehmen in Südafrika klare Anweisungen und strikte Führung.

Geschäftessen/ Privater Umgang

Aufbau und Pflege persönlicher Beziehungen im Geschäftsleben haben für Südafrikaner eine hohe Bedeutung. Einladungen zu gemeinsamen Essen kommen häufig vor und sollten unter Einplanung genügend zeitlicher Kapazitäten wahrgenommen werden. Bei privaten Einladungen nach Hause ist ein Geschenk in Form von Blumen, Pralinen oder Wein üblich und der Kleidungsstil „smart casual“. Der private Umgang miteinander ist generell locker und unkompliziert, vor allem im Verkehr mit den europäisch-stämmigen Südafrikanern.

Pflege von Beziehungen

Es werden regelmäßige persönliche Treffen erfordert, auch für Übersee-Geschäftspartner. Demgegenüber spielen elektronische und fernmündliche Kommunikation eine untergeordnete Rolle. Dabei ist der Reiseverkehr zwischen Deutschland und Südafrika unkompliziert.

Verbale Kommunikation

Die Wahrung von Harmonie ist ein wichtiges Gebot in der südafrikanischen Unternehmenskultur. Der Kommunikationsstil ist demnach in der Regel etwas indirekter. Eindeutige Absagen sind normalerweise nicht unmittelbar zu erwarten. Auch kritische Meinungsäußerungen findet man eher seltener vor, speziell im Umgang mit Älteren. Wie in praktisch allen afrikanischen Ländern ist bei Botschaften auf die Bedeutung zwischen den Zeilen zu achten.

Äußeres Erscheinungsbild

Angemessene Geschäftskleidung umfasst Anzug und Krawatte. Hemden haben in der Regel eine helle Farbe. Bei privaten Dinner-Einladungen nach Hause ist der Dresscode „Smart Casual“ zu empfehlen, ein Jackett wird erwartet. Für Frauen sind Kleider und Röcke anstatt Hosenanzüge zu empfehlen, allerdings eher schlicht und nicht zu eng oder sehr kurz.

9.4 Allgemeine Reiseinformationen

Im Folgenden werden die wichtigsten Informationen zu einer Reise nach Südafrika kurz und prägnant zusammengefasst. Es empfiehlt sich dennoch ein Blick auf die aktuellen Reiseinformationen des Auswärtigen Amtes kurz vor Antritt der Reise.¹²²

Einreisebestimmungen

Die Einreise ist für alle deutschen Staatsangehörigen mit einem Reisepass oder vorläufigen Reisepass möglich. Nicht ausreichend ist die Vorlage eines Personalausweises. Mit Ausnahme von bei Verlust oder Diebstahl ausgetauschten Ersatzdokumente müssen die Reisedokumente maschinenlesbar sowie mindestens einen Monat über die Reise hinaus gültig sein. Es ist zwingend darauf zu achten, dass auch bei der Ausreise noch mindestens zwei freie Seiten für Visastempel zur Verfügung stehen müssen.

¹²² Auswärtiges Amt, Mai 2022, (<https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/suedafrika-node/suedafrikasicherheit/208400>)

Ein Visum ist vor der Einreise für Geschäftsreisende nicht nötig. Bei Vorlage des Reisepasses und eines Rückflugtickets wird eine Besuchsgenehmigung („visitor’s visa“) für einen maximalen Zeitraum von 90 Tagen ausgestellt.

Wichtig ist außerdem, dass bei Einreise aus einem Gelbfiebergebiet der Nachweis einer Gelbfieberimpfung verlangt wird. Dies ist beispielsweise bei einer Einreise über Nairobi (Kenia) oder Addis Abeba (Äthiopien) der Fall.

Sicherheit

Insbesondere die Großstädte sowie deren Randgebiete haben im Vergleich zu Deutschland hohe Kriminalitätsraten vorzuweisen. Das Auswärtige Amt empfiehlt von daher unter anderem:

- Die Innenstädte der Großstädte nach Einbruch der Dunkelheit zu meiden, sowie sich dort an Sonn- und Feiertagen in Gruppen aufzuhalten.
- Wertsachen nicht explizit zur Schau zu stellen und sich im Fall eines Überfalls nicht zur Wehr zu setzen.
- Kopien wichtiger Dokumente in physischer Form oder auf einem Datenträger mitzunehmen.
- Ausflüge sollten nicht allein unternommen werden.
- Autofenster geschlossen und Türen verriegelt zu halten.
- Keine großen Mengen an Bargeld mit sich zu führen und portable Lesegeräte für Kreditkarten fordern.

Krankheiten/ Impfungen / Medizinische Hinweise

In manchen Gebieten Südafrikas stellt eine Ansteckung an Malaria ein gewisses Risiko dar. Vom Auswärtigen Amt wird das Risiko einer Ansteckung insbesondere bei einem Aufenthalt von Oktober bis Mai im Osten der Mpumalanga Provinz, im Norden und Nordosten von Limpopo. Die Mitnahme einer verschreibungspflichtigen Malariaprophylaxe wird empfohlen.

Des Weiteren empfiehlt das Auswärtige Amt, die Standardimpfungen gemäß dem aktuellen Impfkalender des Robert-Koch-Institutes zu überprüfen und gegebenenfalls nachzuholen.¹²³

Von dem Verzehr von Leitungswasser wird in Südafrika grundsätzlich abgeraten. In den Großstädten ist dies allerdings gesundheitlich unbedenklich.

Geldversorgung

Geld abheben ist in Südafrika ohne weitere Probleme möglich mit einer Kredit- oder Debitkarte. Von außen an Gebäude angebrachte Geldautomaten sollten jedoch aus Sicherheitsgründen gemieden werden. Stattdessen empfiehlt es sich, Geldautomaten in Einkaufszentren, Supermärkten oder Banken zu nutzen. Auch die Zahlung mit Kreditkarte ist in den meisten Geschäften möglich.

Bargeld wechseln ist in den Großstädten überall möglich. Hier sollte sich jedoch an die offiziellen Wechselstuben gehalten werden. Aufgrund von Einfuhrbeschränkungen und eines schlechteren Umtauschkurses ist der Umtausch von Euro in Rand nicht vor Beginn der Reise in Deutschland zu empfehlen.

Infrastruktur und Verkehr

Die wirtschaftliche Stärke des Landes spiegelt sich auch in der Infrastruktur wider. Jede Region des Landes ist über die gut befahrbaren Hauptverkehrsstraßen erreichbar. Bei Reisen in abgelegene Regionen sind jedoch auch in der Kap Region nicht alle Straßen asphaltiert. Verkehrsteilnehmer fahren in Südafrika auf der linken Seite.

Bei Reisen über längere Distanzen ist es empfehlenswert, das Flugzeug als Verkehrsmittel zu wählen. Die Preise der Inlandsflüge sind recht günstig und die Zeitersparnis groß. Auch reisen per Bus ist in Südafrika sehr angenehm dank komfortabler Busse und zahlreicher Verbindungen. Lediglich das Reisen mit dem Zug ist eher weniger zu empfehlen, so kommt es insbesondere auf der Verbindung zwischen Pretoria und Johannesburg regelmäßig zu Überfällen.^{124 125}

9.5 Zölle

Die südafrikanischen Zölle basieren auf der Nomenklatur des von der Weltzollorganisation (WZO) entworfenen Harmonisierten Warenbeschreibungs- und Codierungssystems ([HS 2022](#)). Der südafrikanische Zolltarif ([Tarif and Excise Act No. 91 of 1964](#)) entspricht auch dem Gemeinsamen Außentarif der Southern African Customs Union ([SACU](#)), der

¹²³ Anm. Den aktuellen Impfkalender finden Sie unter: <https://www.rki.de/DE>

¹²⁴ Afrika Travel, n.a. (<https://www.afrika-travel.de/suedafrika/verkehr>)

¹²⁵ Auswärtiges Amt, Mai 2022, (<https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/suedafrika-node/suedafrikasicherheit/208400>)

in Absprache mit anderen Mitgliedern der Zollunion festgelegt wurde. Die südafrikanischen Einfuhrzölle sind in der Regel Wertzölle. Für bestimmte Waren, insbesondere landwirtschaftliche Erzeugnisse, fossile Brennstoffe, Textilien und Schuhe, gelten spezifische Steuern (Cent pro Mengeneinheit) oder gemischte Steuern (Kombination aus Wertsteuern und spezifischen Steuern). Die gebundenen und anwendbaren Zölle sind in [Südafrikas WTO-Liste](#) enthalten. Weitere Informationen zu den Einfuhrzöllen findet sich unter: [South African Revenue Service](#).¹²⁶

¹²⁶ GTAI- Zoll und Einfuhr kompakt, Septmeber 2022, (<https://www.gtai.de/de/trade/suedafrika/zoll/zoll-und-einfuhr-kompakt-suedafrika-558784#toc-anchor--24>)

10. Marktakteure und Netzwerke

10.1 Institutionen in Deutschland

Afrika Verein der deutschen Wirtschaft

Adresse:	Neuer Jungfernstieg 21 20354 Hamburg
Telefon:	+49 30 25 92 660
Webseite	www.afrikaverrein.de
Email:	post@afrikaverrein.de

Afrikareferat des BMWK – Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

Adresse:	Scharnhorststr. 34 - 37 10115 Berlin
Telefon:	+49 30 18 61 50
Webseite	www.bmwk.de
Email des Afrikareferats für Subsahara Afrika:	vd2@bmwk.bund.de

10.2 Deutsche Institutionen in Südafrika

Deutsche Botschaft

Adresse:	201 Florence Ribeiro Avenue, Groenkloof, Pretoria 0181 Pretoria
Telefon:	+27 (0)13 427 8900
Fax:	+27 (0)12427 8969
Webseite	www.southafrica.diplo.de
Email:	-

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)

Adresse:	333 Grosvenor Street, Hartfield Gardens, Block C Pretoria
Telefon:	+27 12 342 0185
Webseite	www.govpage.co.za/giz---southern-africa.html
Email:	giz-suedafrika@giz.de

Deutsche Industrie – und Handelskammer für das südliche Afrika

Adresse: Oxford Road Forest Town
2193 Johannesburg

Telefon: +27 (0)11 486 2775

Webseite: www.suedafrika.ahk.de

Email: info@germanchamber.co.za

Friedrich-Ebert-Stiftung

Adresse: 34 Bompas Road
Dunkelnd West, Johannesburg

Telefon: +27 11 341 0270

Webseite: www.southafrica.fes.de

Email: info@fes-southafrica.org

Goethe-Institut

Adresse: 119 Jan Smuts Ave
Parkwood 2193, Johannesburg

Telefon: +27 11 4423232

Website: www.goethe.de/ins/za/en/ueb.html

Email: Info-johannesburg@goethe.de

10.3 Branchenverbände und sonstige Einrichtungen zum Thema Bahntechnik**ARIA – African Rail Industry**

Adresse: 20 Ernest Oppenheimer Ave, Bruma,
Johannesburg, 2191, Südafrika

Telefon: +27 11 468 1630

Website: <https://aria.org.za/>

Email: info@aria.org.za

SARA – Southern African Railway Association

Adresse: 67 Fife Avenue, Harare, Zimbabwe

Telefon: +263 473 6777/
+263 772 125 766

Website: <https://sararail.org/>

Email: sara@sararail.org

10.4 Messen

Afri Build Johannesburg

Turnus	Alle zwei Jahre
Datum	20. – 22. Sep 2022
Ort	Johannesburg, Südafrika
Themen	Fachmesse für das Bauwesen
Webseite	www.afribuild.co.za

Bauma CONEXPO AFRICA Johannesburg

Turnus	Alle drei Jahre
Datum	tbd
Ort	Johannesburg, Südafrika
Themen	Internationale Fachmesse für Baumaschinen, Baustoffmaschinen, Bergbaumaschinen und Baufahrzeuge
Webseite	www.bcafrica.com

11. Quellenverzeichnis

- Africa Investment Forum, 2018, online verfügbar: <https://africaninvestmentforum.com/> (zuletzt abgerufen am 10.5.2022)
- Afrika Travel, Verkehr-Südafrika, n.a., online verfügbar: <https://www.afrika-travel.de/suedafrika/verkehr> (zuletzt abgerufen 10.5.2022)
- Auswärtiges Amt, Südafrika: Beziehungen zu Deutschland, Dezember 2021, online verfügbar: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/ausussenpolitik/laender/suedafrika-node/bilateral/208386> (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)
- Auswärtiges Amt, Südafrika: Politisches Profil, Dezember 2021, online verfügbar: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/ausussenpolitik/laender/suedafrika-node/innenpolitik/208444> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)
- Auswärtiges Amt, Südafrika: Überblick, Dezember 2021, online verfügbar: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/ausussenpolitik/laender/suedafrika-node/suedafrika/208382> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)
- Auswärtiges Amt, Südafrika: Reise- und Sicherheitshinweise, Mai 2022, online verfügbar: https://www.auswaertiges-amt.de/de/ausussenpolitik/laender/suedafrika-node/suedafrikasicherheit/208400#content_6 (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)
- Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, Südafrika: Globaler Entwicklungspartner mit großen Potenzialen, n.a., online verfügbar: <https://www.bmz.de/de/laender/suedafrika> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)
- Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, n.a., online verfügbar: https://i-ati.bmz.de/de/ministerium/zahlen_fakten/transparenz-fuer-mehr-Wirksamkeit/iati/index.jsp (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)
- Bundeszentrale für politische Bildung, Südafrika, August 2020, online verfügbar: <https://www.bpb.de/themen/kriege-konflikte/dossier-kriege-konflikte/54809/suedafrika/> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)
- CIA: The World Factbook, South Africa, Mai 2022, online verfügbar: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/south-africa/> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)
- CRP-Infotec, Afrikas "Top-10" im Vergleich, August 2021, online verfügbar: <https://crp-infotec.de/wp-content/uploads/afrika-best10-einwohner-bip.gif> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)
- Daily Maverick, The Miracle in Mauritania, Juli 2018, online verfügbar: <https://www.dailymaverick.co.za/article/2018-07-02-the-miracle-in-mauritania/> (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)
- Deutsche Gesellschaft für International Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, Südafrika, Dezember 2021, online verfügbar: <https://www.giz.de/de/weltweit/312.html> (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)
- Deutsche Gesellschaft für International Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, Panafrikanische Freihandelszone (AfCFTA), n.a., online verfügbar: <https://www.giz.de/de/weltweit/59611.html> (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)
- Deutsche Welle, Südafrika: Chronik der Apartheid, n.a., online verfügbar: <https://www.dw.com/de/s%C3%BCdafrika-chronik-der-apartheid/a-17583368> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)
- Europäische Kommission, Südafrika, EU trade relations with South Africa. Facts, figures and latest developments., n.a., online verfügbar: https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/south-africa_en (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)
- Germany Trade and Invest (GTAI), Recht kompakt-Südafrika, Oktober 2021, online verfügbar: <https://www.gtai.de/de/trade/suedafrika/recht/recht-kompakt-suedafrika-223924> (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)
- Germany Trade and Invest (GTAI), Strukturelle Verwerfungen blockieren das Wachstum, März 2022, online verfügbar: <https://www.gtai.de/de/trade/suedafrika/wirtschaftsumfeld/strukturelle-verwerfungen-blockieren-das-wachstum-258966> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)

Germany Trade and Invest (GTAI), Südafrika zwischen Wirtschaftskrise und Reformen, März 2021, online verfügbar: <https://www.gtai.de/de/trade/suedafrika/wirtschaftsumfeld/suedafrika-zwischen-wirtschaftskrise-und-reformen-603630> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)

Germany Trade and Invest (GTAI), Südafrika: Strukturelle Verwerfungen blockieren das Wachstum, März 2022, online verfügbar: <https://www.gtai.de/de/trade/suedafrika/wirtschaftsumfeld/strukturelle-verwerfungen-blockieren-das-wachstum-258966> (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)

Germany Trade and Invest (GTAI), Wirtschaftsdaten Kompakt-Südafrika, November 2021, online verfügbar: https://www.gtai.de/resource/blob/585288/1e8e3262bce7660f245bb29fb1663439/GTAI-Wirtschaftsdaten_November_2021_Suedafrika.pdf (zuletzt abgerufen am 6.5.2022)

Germany Trade and Invest (GTAI), Zoll und Einfuhr kompakt, [Zoll und Einfuhr kompakt - Südafrika | Einfuhrbestimmungen \(gtai.de\)](#) (zuletzt abgerufen: 05.10.2022)

Heinrich Böll Stiftung, Entwicklung der Einkommensverteilung im letzten Jahrzehnt (Gini-Index), n.a., online verfügbar: <https://www.boell.de/de/infografik-gini-index-g20-einkommensverteilung> (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)

Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein (IHK), Interkulturell kompetent unterwegs in Subsahara-Afrika: Kulturprofil Südafrika, 2021, online verfügbar: https://www.subsahara-afrika-ihk.de/wp-content/uploads/2021/11/Interkulturell_kompetent_unterwegs_in_Subsahara-Afrika-Kulturprofil-Suedafrika_2021.pdf (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)

Kapstadt Entdecken, Sprache Südafrika, n.a., online verfügbar: <https://www.kapstadt-entdecken.de/reiseinformationen-suedafrika/sprache/> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)

Kapstadt.de, Wirtschaftssektoren in Südafrika, n.a., online verfügbar: <https://www.kapstadt.de/suedafrika/wirtschaft/suedafrikas-wirtschaftssektoren> (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)

Klimatabelle.info, Südafrika, n.a., online verfügbar: <https://www.klimatabelle.info/afrika/suedafrika> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)

Knoema, Südafrika – Gini-Koeffizient, n.a., online verfügbar: <https://knoema.de/atlas/S%C3%BCdafrika/Gini-Koeffizient> (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)

Konrad Adenauer Stiftung, Länderbericht: Südafrika hat gewählt: ANC verliert an Zuspruch – Ramaphosa nicht, Mai 2019, online verfügbar: <https://www.kas.de/documents/261596/261645/L%C3%A4nderbericht+Wahlen+S%C3%BCdafrika.pdf/a9772b8f-392f-640c-b27a-6b58f1e1b19f?t=1558596420740> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)

Konrad Adenauer Stiftung, Lokalwahlen in Südafrika: ANC verliert erstmals absolute Mehrheit – Kleine Parteien legen zu, November 2021, online verfügbar: <https://www.kas.de/documents/252038/10987758/Lokalwahlen+in+S%C3%BCdafrika+2021.pdf/fa65895b-278c-924f-927f-e5f2551bd37f?version=1.1&t=1636535722541> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)

Länder-Lexikon, Südafrika, n.a., online verfügbar: <https://www.laender-lexikon.de/S%C3%BCdafrika> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)

Liportal, Südafrika: Überblick, n.a., online verfügbar: <https://www.liportal.de/suedafrika/ueberblick/> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)

National Rail Policy, 2015, <https://www.transport.gov.za/documents/11623/21629/NationalRailPolicyGreenPaper.pdf/ea72ecab-2990-41cd-a0dd-f5e7a2c3e82a>

Planet Wissen, Geschichte Südafrika, Juni 2020, online verfügbar: https://www.planet-wissen.de/kultur/afrika/geschichte_suedafrikas/index.html (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)

Prasa, Organisational Structure, 2022 (<https://www.prasa.com/Organisational%20Structure.html>)

Prasa, 2022, <https://www.prasa.com/Organisational%20Structure.html>

Railisa, UIC Statistics, 2019, <https://uic-stats.uic.org/gis/>,

Railway Technology, Gautrain Rapid Rail Link, 2020, <https://www.railway-technology.com/projects/gautrain/>

Republic of South Africa, National Rail Policy: Draft White Paper, 2017, https://www.gov.za/sites/default/files/gcis_document/201708/draftwhitepapernationalrailpolicy.pdf

Republic of South Africa, National Rail Policy: Draft White Paper, 2015, <https://www.transport.gov.za/documents/11623/21629/NationalRailPolicyGreenPaper.pdf/ea72ecab-2990-41cd-a0dd-f5e7a2c3e82a>

SGE, How to sell Railway Solutions in South Africa, 2021, <https://www.s-ge.com/pt/node/103818>, (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)

South African History Online, South Africa becomes a charter member of the United Nations, September 2019, online verfügbar: <https://www.sahistory.org.za/dated-event/south-africa-becomes-charter-member-united-nations> (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)

Statisches Bundesamt (Destatis), Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland, 2021, online verfügbar: https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Aussenhandel/Tabellen/rangfolge-handels-partner.pdf?__blob=publicationFile (zuletzt abgerufen am 6.5.2022)

Statista, Bevölkerungsdichte in Deutschland von 1992 bis 2020, Januar 2022, online verfügbar: <https://de-statista.com/statistik/daten/studie/440766/umfrage/bevoelkerungsdichte-in-deutschland/> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)

Statista, Die 20 Länder mit den höchsten Arbeitslosenquoten im Jahr 2020, März 2022, online verfügbar: <https://de-statista.com/statistik/daten/studie/37091/umfrage/laender-mit-der-hoechsten-arbeitslosenquote-seit-1998/> (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)

Statista, Entwicklung der Lebenserwartung bei der Geburt in Deutschland nach Geschlecht in den Jahren von 1950 bis 2060, Januar 2022, online verfügbar: <https://de-statista.com/statistik/daten/studie/273406/umfrage/entwicklung-der-lebenserwartung-bei-geburt-in-deutschland-nach-geschlecht/#:~:text=Die%20durchschnittliche%20Lebenserwartung%20bei%20der,1870er%20Jahre%20mehr%20als%20verdoppelt> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)

Statista, Südafrika: Anteile der Wirtschaftssektoren am Bruttoinlandsprodukt (BIP) von 2010 bis 2020, Januar 2022, online verfügbar: [https://de-statista.com/statistik/daten/studie/255145/umfrage/anteile-der-wirtschaftssektoren-am-bruttoinlandsprodukt-bip-von-suedafrika/#:~:text=Anteile%20der%20Wirtschaftssektoren%20am%20Bruttoinlandsprodukt%20\(BIP\)%20von%20S%20C3%BCd%20bis%202020&text=Im%20Jahr%202020%20trug%20die,Dienstleistungssektor%20rund%2061%20C5%20Prozent](https://de-statista.com/statistik/daten/studie/255145/umfrage/anteile-der-wirtschaftssektoren-am-bruttoinlandsprodukt-bip-von-suedafrika/#:~:text=Anteile%20der%20Wirtschaftssektoren%20am%20Bruttoinlandsprodukt%20(BIP)%20von%20S%20C3%BCd%20bis%202020&text=Im%20Jahr%202020%20trug%20die,Dienstleistungssektor%20rund%2061%20C5%20Prozent). (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)

Statista, Südafrika: Bevölkerungsdichte von 2010 bis 2020, Januar 2022, online verfügbar: <https://de-statista.com/statistik/daten/studie/254749/umfrage/bevoelkerungsdichte-in-suedafrika/> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)

Statista, Südafrika: Die zehn größten Städte im Jahr 2011, Dezember 2012, online verfügbar: <https://de-statista.com/statistik/daten/studie/260876/umfrage/groesste-staedte-in-suedafrika/> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)

Statista, Südafrika: Export von Gütern von 2010 bis 2020, Januar 2022, online verfügbar: <https://de-statista.com/statistik/daten/studie/15731/umfrage/export-von-guerten-aus-suedafrika/> (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)

Statista, Südafrika: Grad der Urbanisierung von 2010 bis 2020, Januar 2022, online verfügbar: <https://de-statista.com/statistik/daten/studie/255255/umfrage/urbanisierung-in-suedafrika/#:~:text=Im%20Jahr%202020%20leben%20rund,der%20Stadtbewohner%20an%20der%20Gesamtbev%20C3%B6lkerung> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)

Statista, Südafrika: Import von Gütern von 2010 bis 2020, Januar 2022, online verfügbar: <https://de-statista.com/statistik/daten/studie/15689/umfrage/import-von-guerten-nach-suedafrika/> (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)

Statista, Südafrika: Lebenserwartung bei der Geburt aufgeschlüsselt nach Geschlecht von 2009 bis 2019, Januar 2022, online verfügbar: <https://de-statista.com/statistik/daten/studie/254833/umfrage/lebenserwartung-in-suedafrika/#:~:text=Lebenserwartung%20in%20S%20C3%BCd%20nach%20Geschlecht%20bis%202019&text=Im%20Jahr%202019%20betrug%20die,7%20Jahre%20bei%20den%20M%20C3%A4nnern> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)

Statista, Südafrika: Wachstum des realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 1993 bis 2020 und Prognosen bis 2026, April 2022, online verfügbar: <https://de-statista.com/statistik/daten/studie/14570/umfrage/wachstum-des-bruttoinlandsprodukts-bip-in-suedafrika/#:~:text=Im%20Jahr%202020%20betrug%20das,Prozent%20gegen%20C3%BCber%20dem%20Vorjahr%20prognostiziert> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)

Stellenbosch University, Who PRASA is, o.J., <http://www.sun.ac.za/english/faculty/eng/prasa/about/who-prasa-is>

SüdafrikaTour.de, Die Geschichte von Südafrika, n.a., online verfügbar: <http://www.suedafrikatour.de/allgemeines/geschichte.htm> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)

The Journal, 'You could hear the bones breaking' – South Africa haunted by racially charged murders, Dezember 2017, online verfügbar: <https://www.thejournal.ie/south-africa-farm-murder-3770003-Dec2017/> (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)

Trading Economics, Ease of Doing Business in South Africa, n.a., online verfügbar: <https://tradingeconomics.com/south-africa/ease-of-doing-business> (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)

Trading Economics: Südafrika – Bonitätsbeurteilung, n.a., online verfügbar: <https://de.tradingeconomics.com/south-africa/rating> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)

Transafrika, Südafrika – genaue Karte und Geographie des Landes, n.a., online verfügbar: <http://www.transafrika.org/pages/laenderinfo-afrika/suedafrika/geographie.php> (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)

Transnet Freight Rail, 2021, Quelle: <https://www.transnet.net/InvestorRelations/AR2021/Transnet%20Freight%20Rail.pdf>

Transnet, Transnet Freight Rail, 2022, <https://www.transnet.net/Divisions/Pages/FreightRail.aspx>

Wall Street Mojo, Bond Rating, n.a., online verfügbar: <https://www.wallstreetmojo.com/bond-rating/> (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)

World Economic Forum, The Global Competitiveness Report, 2019, online verfügbar: https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)

World Integrated Trade Solutions, South Africa Exports by country and region 2019, n.a., online verfügbar: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/ZAF/Year/LTST/TradeFlow/Export/Partner/all/> (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)

World's Top Exports, Top South African Trading Partners, n.a., online verfügbar: <https://www.worldstopexports.com/top-south-african-import-partners/> (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)

Worldbank, Country Profile: South Africa, n.a., online verfügbar: https://databank.worldbank.org/views/reports/report-widget.aspx?Report_Name=CountryProfile&Id=b450fd57&tbar=y&dd=y&inf=n&zm=n&country=ZAF (zuletzt abgerufen: 9.5.2022)

Zeit, Südafrikas neuer Präsident baut Kabinett um, Februar 2018, online verfügbar: <https://www.zeit.de/politik/ausland/2018-02/cyril-ramaphosa-suedafrikas-neuer-praesident-baut-kabinett-um> (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)

ZVEI, Außenpolitik Südafrika, Mai 2018, online verfügbar: https://www.zvei.org/fileadmin/user_upload/Themen/Maerkte_Recht/Aussenwirtschaft/Afrika/Suedafrika/Suedafrika-Ueberblick-Politik-Recht/AA-Suedafrika-Aussenpolitik-2018.pdf (zuletzt abgerufen: 10.5.2022)

