

Branchen | Ägypten | Schienenverkehr

27.07.2020

Ägypten verlagert Verkehr von der Straße auf die Schiene

Für den Ausbau der Bahn stehen Investitionen in Milliardenhöhe an. Unterstützung erhält Ägypten dabei von internationalen Gebern - unter Umständen auch vom Privatsektor.

Von Sherif Rohayem

Ägyptens Bevölkerung wächst und mit ihr die Herausforderungen an den Personen- und Gütertransport. Was das genau heißt, verdeutlicht eine Entscheidung der ägyptischen Regierung von Ende Mai 2020. Das Ministerium für lokale Entwicklung wies die Gouvernoratsverwaltungen im Großraum Kairo und Alexandria an, sechs Monate lang keine Genehmigungen für den Wohnbau auszustellen. Mit diesem Schritt will die Regierung mehr Kontrolle über die Bautätigkeit erlangen – ganz besonders über die informelle. Diese vollzieht sich in einer Geschwindigkeit, die es den Behörden kaum noch erlaubt, mit der angemessenen Erschließung neuer Siedlungen Schritt zu halten – soll heißen, die erforderlichen Straßen oder Bahnlinien zu bauen. Insofern gestaltet sich auch der Ausbau der Bahn als Wettrennen gegen das Bevölkerungswachstum.

Mit Metro und Tram gegen den Stau

Städte wie Kairo und Alexandria bewegen sich stets am Rande des Verkehrskollaps. Doch Dank zahlreicher Hochstraßen, der Ring-Road sowie einem Verkehrssystem, das mit wenigen Ampeln auskommt, geht es trotzdem immer weiter - zwar sehr langsam und zum Leidwesen der Luft. Denn auch der öffentliche Nahverkehr findet hauptsächlich auf der Straße statt - über Busse, Kleinbusse und Taxis. Regierung und Lokalverwaltungen haben daher die Schiene als Mittel der Wahl identifiziert. Vor allem die National Authority for Tunnels (NAT) baut konstant die Metro aus. Neben der Modernisierung und dem Ausbau der vorhandenen Metrolinien 1 und 2 in Kairo, steht die neue Linie 3 kurz vor ihrem Einsatz. In den nächsten Jahren sollen die Linien 4 bis 6 hinzukommen.

Milliardenpaket für den Nahverkehr in Kairo und Alexandria

Unterstützung kommt auch von der EU. Diese hat über die Europäische Investitionsbank (EIB) im Juli 2020 der ägyptischen Regierung einen Kredit über 1,1 Milliarden US-Dollar (US\$) zugesagt. Es geht zunächst um zwei Projekte in Alexandria: erstens die Sanierung der Raml Tram, die mit über 100 Jahren als historisch gelten kann, nach wie vor aber im Einsatz ist und zweitens den Umbau der Abu Qir-Bahn auf Elektroantrieb. Schließlich soll die Metrolinie 2 in Kairo modernisiert werden. Neben der EIB erhält Ägypten Unterstützung von der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung, der Weltbank sowie von französischen und japanischen Gebern.

Impulse für den Schienenverkehr setzt auch der Bau neuer Planstädte. Das gilt insbesondere für die neue Verwaltungshauptstadt, die 45 Kilometer östlich von Kairo entsteht. Im August 2019 erteilte die NAT einem Konsortium aus Bombardier, Orascom und Arab Contractors den Zuschlag für Bau und Betrieb von zwei Einschienenbahnstrecken im Wert von 4,5 Milliarden US\$. Im Mai begannen die Arbeiten für die erste Linie, die auf einer Strecke von 54 Kilometern den Osten von Kairo mit der neuen Verwaltungshauptstadt verbinden soll. Die zweite Strecke misst 42 Kilometer und verbindet die westlich von Kairo gelegene 6th of October City mit Gizeh. Als Folgeeffekt dieses Auftrags plant Bombardier, sich in der Suezkanal-Wirtschaftszone niederzulassen. In einem neuen Werk in Ain Sokhna will das kanadische Unternehmen Züge und Ersatzteile für Ägypten und den Export nach Afrika herstellen.

Von Steuer- zu Nutzerfinanzierung

Ein weiterer Investitionsschwerpunkt ist der Schienenfernverkehr. Bei dem über 5.000 Kilometer langen Streckennetz der Egyptian National Railways (ENR) besteht laufend Investitionsbedarf. So wird schrittweise das Signalsystem modernisiert, neue Hochgeschwindigkeitslinien kommen hinzu, Zugbeeinflussungssysteme, Motoren oder gleich ganz neue Lokomotiven und Waggons. Die ENR hat bei der russisch-ungarischen Transmash-Holding insgesamt 1.300 Waggons im Wert von 1,16 Milliarden US\$ bestellt. Um Ägyptens geografische Vorteile besser zu nutzen, sollen sämtliche Häfen mit der Schiene verbunden werden.

Im März 2018 bezifferte Präsident al-Sisi die notwendigen Investitionen für Ägyptens Bahn auf bis zu 250 Milliarden ägyptische Pfund (circa 14,3 Milliarden US\$). Der Präsident fügte hinzu, dass hierfür nicht genug Geld vorhanden sei. Daher setzt die Regierung auf den Privatsektor und hat 2018 das Bahnmonopol der ERA gekippt. Seitdem dürfen sich Investoren in sämtlichen Feldern des Sektors engagieren. Dieser ist gegenwärtig jedoch steuerfinanziert. Das hat zwar den Vorteil günstiger Ticketpreise, ist aber nicht kostendeckend, geschweige denn profitabel. Die Umstellung auf Nutzerfinanzierung ist daher zwingend, sollen sich private Investitionen lohnen. Nachdem in den vergangenen Jahren durch den Subventionsabbau Benzin- und Dieselpreise stark gestiegen sind, erlangte die Bahn einen Wettbewerbsvorteil gegenüber dem Autofahren.

Ausgewählte Bahnprojekte im Frühstadium

Vorhaben	Investitionssumme (in Mio. US\$)	Projektstand	Anmerkungen
Hochgeschwindigkeitszug von Alexandria nach Assuan	15.530	Angebotsprüfung	Projektträger: Egypt Ministry of Transport Strecke: 1.110 Km, zwei Richtungen, über Kairo und Luxor
Elektrische Hochgeschwindigkeitsbahn von Borg Al Arab (Alexandria Gouvernorat) zur neuen Verwaltungshauptstadt	5.000	Angebotsabgabe, Zuschlag im Oktober 2020	Projektträger: Egypt Ministry of Transport Strecke: 262 Km
Elektrischer Zug von Luxor nach Hurghada	4.730	Studienphase	Projektträger: Egypt Ministry of Transport Strecke: 70 Km von Luxor nach Qena, Sanierung der 140 Km langen Qena-Safaga-Linie und 50 Km von Safaga nach Hurghada

Vorhaben	Investitionssumme (in Mio. US\$)	Projektstand	Anmerkungen
Metro Linie 6 in Kairo	4.000	Projekt-Design	Projektträger: National Authority for Tunnels Strecke: 30 Km und 24 Haltestellen, davon 12 unterirdisch
Metro Linie 5 in Kairo	3.500	Studienphase	Projektträger: National Authority for Tunnels Strecke: 24 Km und 17 unterirdische Haltestellen
Metro Linie Abu Qir-Misr Station in Alexandria	1.700	Projekt-Design	Projektträger: Egypt Ministry of Transport Strecke: 22 Km und 18 Haltestellen
1. Phase Metro Linie 4 in Kairo	1.000	Angebotsprüfung	Projektträger: National Authority for Tunnels Strecke: 1. Phase besteht aus 11 Km von insgesamt 13,7 Km

Quelle: Meed-Projects, Juli 2020

Dieser Inhalt ist relevant für:

Ägypten
Schienenverkehr / Bau
Branchen

Kontakt

Dr. Felix Guntermann

Wirtschaftsexperte

 +49 228 249 93 606

 [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2020 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.