

Israel braucht mehr Schienenfahrzeuge

Planungsfehler sorgen für Chaos / Von Wladimir Struminski

Jerusalem (GTAI) - En schnell steigendes Fahrgastaufkommen zwingt die israelische Bahn dazu, dringend Schienenfahrzeuge zu bestellen. Wegen ehrgeiziger Expansionspläne besteht auch langfristig Bedarf.

10.05.2019

Die israelische Regierung und die staatliche Bahngesellschaft (Israel Railways) bereiten mit hoher Dringlichkeit die Beschaffung neuer Schienenfahrzeuge vor, um dem drückenden Mangel an Beförderungskapazitäten abzuwehren.

Nach einem Bericht der israelischen Wirtschaftszeitung Globes hat ein gemeinsames Komitee des Finanz- und des Verkehrsministeriums sowie der Israel Railways als ersten Schritt den Kauf von sieben Dieselloks und 51 Doppeldeckerwaggons für umgerechnet 670 Millionen US-Dollar (US\$) empfohlen.

Hohes Beschaffungsvolumen langfristig nötig

Auf Dauer ausreichen wird das aber nicht. Im März 2019 mahnte das Amt für Staatskontrolle (Office of the State Comptroller) - in etwa mit dem Bundesrechnungshof vergleichbar, aber mit weitreichenderen Befugnissen ausgestattet -, ohne eine schnelle und massive Erweiterung des Fuhrparks werde die heute schon unzumutbare Überfüllung der Züge auch noch in zwei Jahrzehnten anhalten, und zwar weil das Fahrgastaufkommen weiterhin schnell steigen soll.

Erschöpft ist das Potenzial der Bahn noch lange nicht. Nach den jüngsten verfügbaren Angaben lag ihr Anteil am Fahrgastaufkommen aller öffentlichen Verkehrsmittel 2017 bei nur 7,6 Prozent. Ihn deutlich zu steigern ist deshalb ein erklärtes Ziel der Verkehrspolitik. Laut dem 2017 veröffentlichten strategischen Plan der Israel Railways soll sich das Fahrgastaufkommen bis 2040 auf 306 Millionen mehr als vervierfachen. Die Zahl der in Stoßzeiten eingesetzten Züge soll dabei auf mehr als das 2,5-fache des Standes von 2017 steigen. Unter diesen Umständen ist anzunehmen, dass der israelische Markt für Lokomotiven, Waggons und Triebwagen auf absehbare Zeit deutlich expandieren wird.

Der Kapazitätsengpass der Bahn ist eine Folge gravierender Planungsfehler. Auf der einen Seite kann Israel Railways ein eindrucksvolles Wachstum des Fahrgastaufkommens vorweisen. In den Jahren 2016 bis 2018 nahm die jährliche Zahl der Fahrgastbewegungen von 45 Millionen auf 68 Millionen zu: eine Expansion um 28 Prozent.

Auf der anderen Seite aber hatte sich die Bahn nicht rechtzeitig auf diesen massiven Anstieg der Fahrgastzahlen eingestellt. Wie aus Angaben der Bahngesellschaft hervorgeht, nahm ihr Fuhrpark in den Jahren 2016 bis 2018 nur gemäßigt zu: Die Zahl der Lokomotiven stieg von 86 auf 96 und die Zahl der Waggons und Triebwagen von 563 auf 630. Das sind in beiden Fällen 12 Prozent - deutlich zu wenig.

Ein weiterer Störfaktor ist die erhebliche Verzögerung des Elektrifizierungsprojekts für rund 420 des 1.400 Kilometer langen Bahnstreckennetzes. Nach ursprünglichen Plänen sollte das Vorhaben 2021 abgeschlossen sein. Inzwischen wird aber geschätzt, dass es erst 2030 fertig sein wird. Bis dahin kann die Bahn zum Teil bereits geordnete Elektroloks und Elektrotriebwagen nicht oder nur begrenzt einsetzen. Deshalb müssen diese entweder vorerst im Depot bleiben, oder die Bahn muss die Liefertermine verschieben. In der Zwischenzeit bleibt der Kauf weiterer, in der ursprünglichen Planung nicht vorgesehenen Diesellokomotiven unvermeidlich.

Begleitmaßnahmen erforderlich

Eine rasche Expansion der Fahrgastzahlen wird aber nicht nur von der Beschaffung von Loks und Wagen abhängen. Dringend erforderlich sind auch Begleitmaßnahmen. So ist die ungenügende Erreichbarkeit von Bahnhöfen ein wesentliches Hemmnis für die Bahnnutzung. Ohne eine wesentliche Verbesserung der Zubringer- und Anschlussdienste zu beziehungsweise ab den Bahnhöfen durch Schnellbusse, Straßenbahnen und U-Bahnen kann der Bahnverkehr sein Po-

ISRAEL BRAUCHT MEHR SCHIENENFAHRZEUGE

tenzial nicht ausschöpfen. Die gegenseitige Abstimmung des Bahnverkehrs und der städtischen Verkehrsnetze steckt aber noch in den Kinderschuhen.

Das gilt auch für Schaffung eines angemessenen Parkplatzangebots an den Bahnhöfen. Gegenwärtig sind die Parkmöglichkeiten in hohem Maße ungenügend. Da die meisten Bahnhöfe in dichtbesiedelten Gebieten liegen, müssten große Parkhäuser mit vielen Parkebenen gebaut werden. Eine kostengünstige Schaffung von Parkplätzen "auf der grünen Wiese" ist in dem dichtbesiedelten Israel keine realistische Möglichkeit.

Deutschland wichtigster Lieferant

Die israelischen Einfuhren von Schienenfahrzeugen werden nahezu ausschließlich von der Israel Railways durchgeführt. Daher schwankt der Importwert einzelner Jahre je nach Abwicklungsstand von Beschaffungsprogrammen der Bahngesellschaft zum Teil erheblich.

Die meisten Schienenfahrzeuge kommen aus Deutschland, das in dem Jahrfünft 2014 bis 2018 drei Mal das mit Abstand führende Lieferland für Schienenfahrzeuge und dazugehörige Ausrüstungen (SITC 791) war. Das war in den beschaffungsstarken Jahren 2014, 2017 und 2018 der Fall, in denen große Bestellungen von Schienenfahrzeugen abgewickelt wurden, wobei Siemens und die deutschen Standorte des kanadischen Konzerns Bombardier eine wichtige Rolle spielen.

Israelische Einfuhr von Schienenfahrzeugen und dazugehörigen Ausrüstungen 2014 - 2018

Jahr	Einfuhr (Mio. US\$)	Davon: aus Deutschland	Deutscher Importmarkt Anteil in %
2014	194	139	71,6
2015	41	8	19,5
2016	29	9	31,0
2017	124	85	68,5
2018	155	124	80,0

Quelle: UN Comtrade Database

Kontaktadressen

Institution	Internetadresse	Anmerkungen
Ministry of Transportation and Road Safety	https://www.gov.il/he/Departments/ministry_of_transport_and_road_safety ↗ *)	Verkehrsministerium
Israel Railways	https://www.rail.co.il/en ↗	Staatliche Bahngesellschaft

*) nur hebräisch

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht, Zoll, Ausschreibungen und Entwicklungsprojekten in Israel können Sie unter <http://www.gtai.de/israel> abrufen.

Mehr zu:

Israel
Schienefahrzeuge
Branchen

Kontakt

Manfred Tilz

Wirtschaftsexperte

 +49 228 24 993 234

 [Ihre Frage an uns](#)

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

© 2021 Germany Trade & Invest

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