

# Ostafrika will seine Flughafeninfrastruktur stärken

18.09.2017

## Millionenprojekte demonstrieren ökonomisches Selbstbewusstsein / Auch Zufahrtsstraßen sollen ausgebaut werden / Von Martin Böll

Nairobi (GTAI) - Ostafrika setzt auf neue und größere Flughäfen. Die Zeiten schäbiger Abfertigungsgebäude soll ein Ende haben. Moderne Terminals gelten als Visitenkarte eines Landes und sind ein Prestigeträger. Während eine Sanierung der Terminals von Tansania, Kenia und Uganda tatsächlich dringend geboten ist, scheinen Ruanda und Äthiopien überambitionierten Plänen erlegen zu sein. Deutsche Flughafenzulieferer und -dienstleister sind überall in Afrika geschätzt. An Geschäftschancen sollte es nicht fehlen.

### Startschuss für neuen Großflughafen in Ruanda

Ruanda hat Anfang August 2017 den offiziellen Startschuss für seinen auf 818 Millionen US-Dollar veranschlagten neuen Bugesera International Airport gegeben. Staatspräsident Paul Kagame versprach den modernsten Flughafen Ostafrikas und eine erste Inbetriebnahme schon 2019. Gebaut wird in zwei Phasen, von denen die erste 400 Millionen US\$ kosten soll. Für den Designentwurf ist die in Amsterdam firmierende Mota-Engil Africa verantwortlich, die für die Entwürfe die in Wien ansässige Airport Consulting Vienna/Airport Design Management beauftragt hat.

In der ersten Bauphase wird ein Passagier-Terminal für 1,7 Millionen Passagiere im Jahr, ein Fracht-Terminal, eine 4,2 Kilometer lange Start- und Landebahn, ein Flughafenkontrollturm, Bürogebäude und eine Feuerwache gebaut. In einer zweiten Bauphase sollen vor allem die Frachtkapazitäten gestärkt werden. Mit der Inbetriebnahme des neuen Flughafens wird der alte Kigali-Flughafen ausgemustert werden.

### Tansania setzt auf Ausbau und bessere Anbindung

Tansania will derweil seinen Julius Nyerere International Airport (JNIA) durch den Bau eines neuen Terminals aufwerten und durch eine sechsspurige Straße besser an die Metropole Dar es Salaam anbinden. Die Bauarbeiten seien in vollem Gang und würden bereits Ende 2018 abgeschlossen werden können, heißt es. Die Kosten der Flughafenerweiterung werden auf insgesamt 248 Millionen US\$ veranschlagt. Wenn einmal alles fertig ist, soll der Flughafen im Jahr 3,5 Millionen Fluggäste abfertigen können.

In Uganda soll der Entebbe International Airport dank eines 199-Millionen-US\$-Kredits der VR China saniert und ausgeweitet werden. "Bislang haben wir rund 25 Millionen US\$ ausgegeben", sagt Salim Msangi, amtierender Generaldirektor der Tanzania Airport Authority. Ziel sei eine Erhöhung der Fluggastabfertigung von 450 Personen pro Stunde auf 1.000 Personen pro Stunde.

### Ambitionierte kenianische Pläne vorerst auf Eis

Kenia hat unterdessen am Jomo Kenyatta International Airport (JKIA) der Hauptstadt Nairobi verschiedene neue internationale Terminals fertiggestellt, aber noch nicht offiziell eingeweiht. Das dazugehörige Parkhaus wurde erst Anfang August 2017 freigegeben, weil es zuvor als Ankunftsterminal zwischengenutzt werden musste, nachdem das alte Terminal unter dubiosen Umständen abgebrannt war. Der Flughafen kann nun offiziell 7,5

## OSTAFRIKA WILL SEINE FLUGHAFENINFRASTRUKTUR STÄRKEN

Millionen Passagiere im Jahr abfertigen - eigentlich viel zu wenig. Kenia erwägt deshalb weitere, in die Jahre gekommene Terminals zu sanieren und zu erweitern. Die Passagierabfertigung könnte damit auf 11 Millionen Fluggäste im Jahr erhöht werden.

Ursprünglich hatte Kenia sehr viel ambitioniertere Pläne verfolgt: Am 10. Juni 2008 hatte der seinerzeit amtierende Staatspräsident Mwai Kibaki eine "Kenya Vision 2030" auf den Weg gebracht. Der veraltete JKIA sollte zu einem Weltklasseflughafen und die Kapazitäten bis 2030 auf 18,5 Millionen Passagiere pro Jahr ausgebaut werden. Die Afrikanische Entwicklungsbank förderte das Vorhaben durch eine Umweltverträglichkeitsstudie für die erste Phase eines völlig neuen Terminals (Green Field Terminal; GFT). Geplant wurden unter anderem ein vierstöckiges Terminal-Gebäude, ein Shopping Center und ein Hotel. Nach dem Beginn vorbereitender Erdarbeiten zog Kenia dann aber am 20. März 2016 die Reißleine, weil die Finanzierung für das 560-Millionen-US\$-Projekt nicht gesichert werden konnte.

### Neue Straßen mindestens genauso wichtig wie neue Flughäfen

Tansania, Uganda und Kenia wollen derweil auch die Anbindung an ihre Flughäfen nachhaltig verbessern, was längst überfällig ist. Wer einigermaßen sicher gehen will, in den drei Ländern seine Flüge rechtzeitig zu erreichen, muss in Zeiten der Rush-Hour für die relativ kurzen Strecken locker zwei bis drei Stunden einplanen. Kommen Verkehrsunfälle und/oder Starkregen hinzu oder in Mombasa ein Ausfall der Likoni-Fähre, was relativ häufig der Fall ist, geht mitunter gar nichts mehr. Kritiker unterstellen den nationalen Fluggesellschaften auch wenig kulantem Verhalten. Im Klartext: Wer einen Flug verpasst hat, muss ein neues Ticket kaufen, das meist deutlich teurer ist als der zuvor gebuchte Hin- und Rückflug. Fremdenverkehrsfreundlichkeit sieht anders aus.

Ruanda will derweil einen für Afrika gänzlich neuen Weg beschreiten: Das Fahren von Privatfahrzeugen soll in der Hauptstadt eingeschränkt werden. Überlegt wird, die Zahl der öffentlichen Parkplätze zu reduzieren und gleichzeitig den öffentlichen Nahverkehr auszuweiten. Busse und Fahrräder sollen spezielle Fahrbahnen bekommen, was dann zulasten der allgemein zugänglichen Fahrbahnen geht.

### Addis Abeba auf Augenhöhe mit Dubai und Heathrow?

In einer ganz anderen Liga wähnt sich derweil Äthiopien. Das Land propagiert immer neue Mega-Projekte und strotzt vor Selbstbewusstsein. Dank seiner kommerziell sehr erfolgreichen Fluggesellschaft Ethiopian Airways plant das Land einen geradezu bombastischen neuen Flughafen für 120 Millionen Passagiere. Die französische Beratergesellschaft ADP Ingénierie hat schon mal eine Studie über denkbare Standorte erstellt, von denen drei in der engeren Wahl sind. Trotz eines ständigen Ausbaus des bestehenden Addis Ababa Bole International Airport sei abzusehen, wann die Kapazitätsgrenzen wieder erreicht seien, sagt Wondim Teklu, Kommunikationschef des äthiopischen Flughafenbetreibers Ethiopian Airports Enterprise. Man wolle in die Liga von Flughäfen wie Heathrow und Dubai aufsteigen, sagt Teklu. Unterdessen wird am Ausbau des bestehenden Bole-Flughafens weiter gearbeitet, der schon 2018 angeblich rund 22 Millionen Passagiere abfertigen kann.

### Planungen erscheinen nicht immer realistisch

Die große Frage ist unterdessen, ob Ostafrika all diese neuen Kapazitäten überhaupt braucht. In Dar es Salaam, als eine der am schnellsten wachsenden Städte, ist ein Flughafenausbau notwendig. Und der Entebbe International Airport ist mehr als sanierungsreif. Auch Nairobi wird seine Neubaupläne wohl eher früher als später wieder aus der Schublade holen müssen. Ob allerdings Kigali einen neuen Flughafen braucht, erscheint fraglich, zumal der alte alles andere als ausgelastet ist. Zugegeben, die Start- und Landebahn ist nur 3,5 Kilometer lang, reicht damit aber zum Beispiel für eine Boeing 747 völlig aus.

## OSTAFRIKA WILL SEINE FLUGHAFENINFRASTRUKTUR STÄRKEN

Die äthiopischen Pläne sind noch Zukunftsmusik, zumal das Land erhebliche Schwierigkeiten hat, andere Großprojekte zu finanzieren. Da muss sich der neue Flughafen wohl erst einmal hinten an stellen.

Die größten Flughäfen in Subsahara-Afrika nach Passagieraufkommen 2016 in Millionen \*)

Land	Flughafen	Stadt	Passagierzahl
Südafrika	O.R. Tambo Intern. Airport	Johannesburg	20,7
Südafrika	Cape Town Intern. Airport	Kapstadt	10,0
Äthiopien	Bole Intern. Airport	Addis Abeba	8,7
Kenia	Jomo Kenyatta Intern. Airport	Nairobi	7,1
Nigeria	Murtala Muhammed Intern. Airport	Lagos	
Südafrika	King Shaka Intern. Airport	Durban	5,1
Nigeria	Nnamdi Azikiwe Intern. Airport	Abuja	4,1
Mauritius	Sir Seewoosagur Ramgoolam Intern. Airport	Plaine Magnien	3,5
Tansania	Julius Nyerere Intern. Airport	Dar es Salaam	2,5

\*) vorläufig

Quelle: Africa Visual Data

(M.B.)

## KONTAKT

Katrin Weiper

☎ +49 228 24 993 284

✉ [Ihre Frage an uns](#)

---

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

© 2019 Germany Trade & Invest

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