

EIN AIRBUS A340-600 von South African wird vor dem neuen Terminal zum nächsten Flug vorbereitet.



LUFTHANSA verbindet Kapstadt nonstop mit Frankfurt und München (oben). Ab München fliegt auch Air Berlin zweimal wöchentlich ans Kap der Guten Hoffnung.



AUSBAU AM FLUGHAFEN KAPSTADT

Schmuckstück am Tafelberg

Rechtzeitig zur Fußball-WM hat Südafrikas Touristenmetropole ihren Flughafen umgebaut und mit einem riesigen, neuen Terminal den ersehnten Quantensprung auf internationales Niveau geschafft.



Kapstadt – eine der schönsten Städte der Welt, und eine zu Recht bei Touristen sehr beliebte, hatte bisher einen Flughafen, der in vielen Bereichen eher nach Dritter Welt aussah. Wegen fehlender oder zu weniger Fluggastbrücken erfolgte lange Zeit sogar das Boarding der riesigen Boeing 747-400 über das Vorfeld. Seit den längst vergangenen Zeiten der Apartheid hatte es keinen wesentlichen Fortschritt an Afrikas drittgrößtem Flughafen, hinter Johannesburg und Kairo mehr gegeben.

Mit stark ansteigenden Touristenzahlen wurde zumindest im internationalen Bereich investiert: 2001 eröffnete eine neue Ankunftshalle für Flüge aus dem Ausland und 2003 dann auch der moderne internationale Abflugbereich. Doch insgesamt blieb der 1954 eröffnete und lange Jahre nach dem damaligen Premierminister D. F. Malan benannte Flughafen ein dauerndes Provisorium. Die Gebäude für Inlands- und internationale Flüge waren getrennt. Der Checkin-Bereich zuletzt völlig zugebaut,

eng und unübersichtlich. Auch die meisten Fluggäste auf Inlandsflügen, die in Kapstadt immerhin 6,3 Millionen von 7,8 Millionen Gesamtfluggästen im Geschäftsjahr 2008-2009 ausmachten, mussten bis vor kurzem ihre Flugzeuge im Fußmarsch vom Gebäude aus ansteuern. Nur für weit entfernt liegende Parkpositionen wurden Busse eingesetzt. Gleichzeitig gab es keinerlei öffentliche Verkehrsmittel zwischen Flughafen und Innenstadt, auch eine ziemliche Ausnahme in der entwickelten Welt. Doch dann erhielt Südafrika den Zuschlag für die Fußball-WM 2010 – und damit wurde es höchste Zeit, die Flughäfen des riesigen Landes auf Welt-niveau zu bringen.

„Wir hatten ohnehin geplant, längst überfällige Erweiterungen vorzunehmen, die wurden nun vorgezogen“, sagt Solomon Makgale, Sprecher des Flughafenbetreibers Airports Company of South Africa (ACSA). Umgerechnet rund 1,75 Milliarden Euro wurden seit Vergabe der WM 2006 in die Flughäfen des Landes investiert, am meisten

FOTOS: SPAETH

für den völlig neu errichteten King Shaka International Airport bei Durban, Erweiterungen in Johannesburg sowie den Terminalneubau und ergänzende Bauten in Kapstadt. Rund 240 Millionen Euro hat es sich der kommerziell agierende Betreiber ACSA kosten lassen, aus dem vorherigen Schmutz-Flughafen im Schatten des Tafelbergs ein Schmuckstück zu machen. Am 7. November 2009 begann die neue Zeitrechnung am Cape Town International Airport, als das Zentralterminal eröffnet wurde.

„Wir sind sehr stolz, diesen Punkt der Entwicklung in dreijähriger Bauzeit erreicht zu haben“, sagt Flughafendirektor Deon Cloete im Interview mit der *FLUG REVUE* in seinem Büro hoch über dem Vorfeld. „Wir mögen nicht der Größte sein, aber wir können sicher der Beste sein“, erklärt Cloete selbstbewusst. Im vergangenen Jahr heimte Kapstadt bereits die Auszeichnung eines Marktforschungsinstituts als „bester Flughafen Afrikas“ ein, noch bevor alle Erweiterungen eröffnet waren.

Gerade für Passagiere, die jahrelang unter den Zuständen in Kapstadt litten, wirkt das grandiose, luftige und weltstädtische Terminal wie ein lange überfälliger Befreiungsschlag. Eine Hochstraße sorgt für zügige Vorfahrt zum Abflug, der stets auf der oberen Terminalebene stattfindet. Das hohe, geschwungene Dach und die großen Fensterfronten, die auf der Landseite den Blick auf den Tafelberg freigeben und gegenüber, über das Vorfeld hinweg, auf die Spitze der Hottentots Holland-Bergkette, schaffen eine einzigartige Atmosphäre. „Wir haben vereinfachte Abläufe eingeführt, das Terminal hat mit 50000 Quadratmetern öffentlicher und 110000 Quadratmetern Gesamtfläche fast doppelt so viel Platz wie der alte Abfertigungskomplex“, erläutert Cloete, „und wir nutzen die Fläche auch wesentlich besser als früher.“

Insgesamt 120 Schalter sorgen für zügiges Einchecken, das auch an Automaten möglich ist. Erstmals gibt es ein vollautomatisches Gepäckfördersystem, das pro Stunde 3000 Koffer bewältigt. Die Angebote an Shopping-Möglichkeiten und Restaurants sowohl im öffentlichen wie im Abflugbereich wurden von 44 auf 74 Läden und Lokale fast verdoppelt. Einige Gaststätten haben jetzt auch 24 Stunden geöffnet. Von der obersten Ebene haben Besucher einen hervorragenden Blick auf das Vorfeld.

„Wir können nun bis zu 3650 Passagiere in der Stunde bewältigen und 30 Flugbewegungen, unsere Gesamtkapazität pro Jahr beträgt jetzt 14 Millionen Fluggäste“, so Cloete. Nach zügiger Sicherheitskontrolle stehen den Passagieren nun neben vier internationalen auch sechs Fluggastbrücken für Inlandsflüge zur Verfügung – statt gerade



DANK NEUER FLUGGASTBRÜCKEN kann Kapstadt den WM-Andrang wesentlich zügiger abfertigen (oben). Sechs Inlandsairlines fliegen bis zu 48 Mal täglich von und nach Johannesburg (unten).



mal zwei für internationale Abflüge bisher. Kapstadts Problem ist, dass das Verkehrsaufkommen sehr saisonal geprägt ist und gerade viele internationale Verbindungen wie etwa von Lufthansa (täglich nach Frankfurt) und Air Berlin (zweimal wöchentlich nach München) nur während der Hauptsaison im Winter befliegen werden, wenn es in Europa kalt ist. „Unser Bestreben ist es, auch Nachfrage in den Randzeiten zu erzeugen und die Airlines dazu zu bringen, länger als nur bis Ostern auch Verbindungen nach Europa anzubieten“, so Cloete.

Nächster Wunsch: Startbahnverlegung

Allerdings reisen sehr viele internationale Passagiere ohnehin via Johannesburg, von wo das ganzjährige Angebot in alle Welt erheblich größer ist. Aus Europa bieten nur KLM und British Airways ganzjährig non-stop-Flüge ans Kap. Ebenso fliegt SAA täglich nonstop nach London-Heathrow, während Virgin Atlantic nur saisonal vertreten ist. Sehr stark sind die Golf-Fluggesellschaften, von denen Emirates und neu Etihad täglich nonstop vom Kap zu ihren Drehkreuzen fliegen, während Qatar Airways viermal wöchentlich via Johannesburg Doha bedient. Auch Turkish Airlines bindet an vier Tagen Istanbul via Johannesburg an.

Die exotischste Route bedient Malaysia Airlines, die dreimal wöchentlich von Buenos Aires über den Südatlantik nach Kap-

stadt und dann weiter über Johannesburg nach Kuala Lumpur fliegt. Singapore Airlines verkehrt via Johannesburg zum Changi Airport. Aus afrikanischen Nachbarländern sind Air Namibia und TAAG Angolan Airlines vertreten. Neu hinzugekommen ist jüngst Air Seychelles, die via Johannesburg die Hauptinsel Mahé anbindet. Die wichtige direkte Anbindung in die USA hat Kapstadt allerdings im August 2009 verloren: Bis dahin bediente Delta Air Lines mit der Boeing 767-300ER die Strecke von Atlanta via Dakar.

Ein wichtiges Augenmerk des Flughafens liegt auf dem Inlandsverkehr in Südafrika, der sich im wesentlichen im sogenannten „Goldenen Dreieck“ zwischen Johannesburg, Kapstadt und Durban abspielt, wobei die Route vom Kap in die größte Metropole die am dichtesten beflogene Route in ganz Afrika ist. Sechs Anbieter tummeln sich auf der Rennstrecke, auch wenn sie teilweise zu den gleichen Firmengruppen gehören: SAA, deren Regionaltochter SA Express und ihr Billigabteiler Mango, Comair (mit dem Markennamen British Airways) sowie deren Billigtochter Kulula und der Billiganbieter 1time fliegen werktags bis zu 48 mal in die rund zwei Flugstunden entfernte Großstadt.

Deon Cloete will noch mehr: „Wir haben eine riesige Chance an der Inlandsfront, denn wachsender Inlandsverkehr hat auch stimulierende Wirkung auf Wachstum im internationalen Bereich.“ Als Beispiel nennt er den Verkehrsanstieg nach der Inbetriebnahme des neuen Inlandsterminals in Johan-

NACH DER INBETRIEBNAHME des neuen Terminals wuchs auch der Inlandsflugverkehr.



nesburg. Bevor zuletzt ein Einbruch von fast zehn Prozent hinzunehmen war, verzeichnete Kapstadt jahrelang zwischen elf und 14 Prozent Wachstum im Inlandsverkehr. „In den letzten vier Monaten sehen wir erstmals wieder Verkehrszuwächse nach insgesamt zwei Jahren der Rückgänge“, so Deon Cloete im März 2010.

Inwieweit die Fußball-WM den weiteren Aufschwung in Gang bringt ist noch schwer zu beurteilen. Eintrittskarten und Reisepakete zu den Spielen verkauften sich weit schlechter, als vorhergesagt. Girish Gopal, der Betriebsleiter am Flughafen Kapstadt sagt: „Im schlimmsten Fall hätten wir an den wichtigsten WM-Tagen zehn Stunden am Tag Vollausslastung gehabt, nun gehen wir von maximal vier bis fünf Stunden aus“. Ein Problem könnten die Flugzeug-Parkflächen werden, bis April wurden noch weitere fünf Vorfeldplätze für Standarddrumpflugzeuge geschaffen, sodass nun zum Turnier insgesamt 32 Positionen bereitstehen, davon sieben für Großraumflugzeuge. Zum Ausweichen steht aber noch das Vorfeld der Luftwaffe auf der anderen Seite der einzigen Start- und Landebahn zur Verfügung.

„Wir haben eine große Typenvielfalt“, sagt Deon Cloete. Während SA Express und Airlink mit Regionaljets fliegen, setzen British Airways und Malaysia Airlines regelmäßig die Boeing 747-400 ein. Auf Langstrecken dominieren Airbus A330 und A340 sowie Boeing 777, während etwa Air Mauritius mit der A319 in fünf Stunden ihre Heimat erreicht oder Air Seychelles mit der Boeing

767 einfliegt. Alte DC-8-63-Frachter aus Ghana erinnern zwischendurch daran, dass Kapstadt in Afrika liegt, wo solche Oldies ebenso wie die von Comair betriebenen Boeing 737-200 noch fliegen. „Nur die A380 war noch nie hier“, sagt Cloete. Das neue Terminal sollte zunächst entsprechend ausgelegt werden, man entschied sich dann aber doch dagegen.

Einen entscheidenden Expansionsschritt hat Kapstadt noch vor sich: Einen Neubau der heute 3200 Meter langen Start- und Landebahn 01/19 an leicht nach Osten verschobener Position. Die kreuzende Reservebahn 16/34, 1700 Meter lang, wird üblicherweise nicht genutzt und würde dann aufgegeben. Sie ist nicht mit einem Instrumentenlandesystem ausgestattet.

„Durch die Neuausrichtung der Bahn und eine leichte Verlängerung würden wir zum einen bisherige Restriktionen vermeiden, die wir im Abflug nach Süden durch den Berg Tiger Hill haben, zum anderen würden wir Flächen für den langfristigen Terminal- und Vorfeldausbau gewinnen“, erklärt Cloete.

Außerdem stiege die Kapazität um zehn bis 15 Flugbewegungen in der Stunde. „Heute haben wir Verkehrsspitzen zwischen sechs und acht Uhr morgens sowie zwischen 16 und 19 Uhr, aber das Slot-Regime ist noch nicht sehr strikt bei uns“, so Cloete. Er ist bestrebt, bis Ende 2011 eine Entscheidung über die Neuausrichtung der Runway zu erreichen, die dann bis 2015 fertig sein könnte. Dann wäre der nächste

Schritt, das bestehende Terminal um einen auf das Vorfeld ragenden sogenannten Pier E zu ergänzen. „Damit rechnen wir so 2017 oder 2018, damit könnten wir dann die Kapazität auf 40 Millionen Passagiere im Jahr erhöhen“, sagt Girish Gopal.

Bevor das Realität wird, ist erst einmal eine ganz andere schwierige Aufgabe zu bewältigen: Die noch im Mai 2010 geplante Anbindung des Flughafens an das neue System öffentlichen Nahverkehrs. Direkt vor dem Terminal liegen schon die „Bahnsteige“ für ein neues Bussystem. Damit sollen die Passagiere ab WM-Beginn stufenfrei in einen Bus steigen können, der sie in 20 Minuten auf einer eigenen Fahrspur in die Innenstadt und von dort weiter ins Stadion bringt.

„Je nach Tageszeit sollen die alle zehn bis 30 Minuten fahren“, sagt Deon Cloete, die ACSA hat den Flughafen-Busbahnhof gebaut. 50 Rand, umgerechnet etwa 5,20 Euro, soll die Fahrt kosten, ein Viertel der Taxikosten.

Bisher hatten mächtige Interessenvertreter einer „Minibus-Mafia“ in Südafrika die Einführung eines öffentlichen Nahverkehrs zu verhindern versucht, der ihr langjähriges, lukratives Monopol bedroht. In Kapstadt haben daher viele auch noch Zweifel, ob das Bussystem Erfolg hat und angenommen wird. Wenn die Fußball-WM das bewirken würde, dann wäre das noch mehr als das neue Flughafenterminal eine wirkliche Revolution für Südafrika.

ANDREAS SPAETH