

# Flugzeuge für Afrika

Der Luftverkehr über dem Schwarzen Kontinent ist oft lebensgefährlich, die Infrastruktur schlecht. Darin liegen für Europas Airlines große Chancen



Auch das ist Geschichte: Drei Polizisten auf Kamelen begrüßen am 21. April 1952 das erste Düsenflugzeug in der sudanesischen Hauptstadt Khartoum

GETTY IMAGES

Von Ernst August Ginten und Christian Putsch

Haji „4040“ POLO wird im ersten Flugzeug sitzen, das Ghanas Regierung nach Südafrika schickt. Natürlich, er ist Chef und Gründer von

Misugha, dem mit 20 000 Mitgliedern größten Fußball-Fanclub in Ghana. Haji ist einer der bekanntesten Unterstützer des deutschen Vorrundengegners bei der am Freitag beginnenden Weltmeisterschaft in Südafrika. Übermorgen hebt sei-

ne Maschine mit Polo an Bord in Accra Richtung Johannesburg ab, um ihn und 400 andere Schlachtenbummler zur ersten Fußball-WM auf afrikanischem Boden zu transportieren. Noch am gleichen Abend kehrt der Pilot dann zurück, um am

Mittwoch die nächsten 400 transportieren zu können. 1200 Ghanaer bringt die Maschine dorthin. Auf Regierungskosten. Weil in den teilnehmenden afrikanischen Ländern nur wenige Schlachtenbummler Geld haben, springen Staat und

Sponsoren ein. „Die Regierung will, dass unsere Mannschaft in Südafrika unterstützt wird“, sagt Polo, „sie zahlt uns alles – Hotel, Flug und Tickets“, sagt Polo, „von meinem Gehalt könnte ich mir das niemals leisten.“

Das hat einen guten Grund. Fliegen in Afrika ist gleichermaßen teuer wie umständlich. Von Accra immerhin flöge South African Airways, mittlerweile Mitglied des Meilensammler-Verbunds Star Alliance, direkt nach Johannesburg. Aber das ist die große Ausnahme. Direktflüge innerhalb von Afrika gibt es zu wenige. Für viele afrikanische Geschäftsleute, Entwicklungshelfer und Politiker gehören bisher Reisezeiten von ein bis drei Tagen zur Regel. Nicht wenige Ziele auf dem Kontinent sind aufgrund fehlender Verbindungen und politischer Regulierung am schnellsten via Dubai, Katar oder auf einem europäischen Drehkreuz wie Paris oder London zu erreichen. Dorothee Hutter, die lange das GTZ-Büro in Ugandas Hauptstadt Kampala geleitet hat, sagt: „Das kostet zwar vielleicht etwas mehr, ist aber lange nicht so anstrengend.“ Nur drei Prozent des weltweiten Flugverkehrs spielen sich über Afrika ab.

Die schlechte Anbindung hemmt das Wachstum auf dem so bevölkerungsreichen wie armen Kontinent. Dabei haben viele Länder großes wirtschaftliches Potenzial. Erst langsam beginnt dieses Wissen durchzusekern. Mittlerweile haben es auch viele Airlines aus Europa und dem Nahen Osten erkannt. Alle haben ihre Verbindungen in den letzten Monaten aufgestockt. Der Lufthansa-Konzern (36 Ziele in 31 Ländern) mit den Töchtern SN Brussels und Swiss macht dem europäischen Marktführer Air France-KLM (42 Ziele in 33 Ländern) kräftig Konkurrenz. Mithalten können da nur wenige afrikanische Gesellschaften wie Ethiopian oder South African Airways oder Kenya Airways, an der die Air France-KLM-Gruppe beteiligt ist.

Ein lohnendes Geschäft: Die Flugzeuge von und nach Afrika sind fast immer voll, die Business- und First Class meist ausgebucht. Das liegt auch daran, dass „der Flug mit einer europäischen Fluggesellschaft für viele Afrikaner immer noch ein Statussymbol ist“, sagt Swiss-Chef Harry Hohmeister. Aber auch die Anbieter von Businessfluggesellschaften haben Afrika entdeckt. Laut Steffen Fries, Chef von DC Aviation, deutscher Marktführer bei Mietflugzeugen für Geschäftsleute, fliegen seine Pi-

loten „seit einem Jahr verstärkt Mittel- und Langstreckenflüge in die Wachstumsregionen Afrikas wie auch innerhalb des afrikanischen Kontinents“. Kunden sind meist große Konzerne. Angesichts des Rohstoffreichtums ist Swiss-Chef Hohmeister sicher, dass der Luftverkehr zwischen Europa und Afrika noch zulegen wird. „Afrika kann in den nächsten zehn Jahren zwischen acht und zehn Prozent wachsen.“ Ölmanager, Rohstoffhändler und Touristen sind in Richtung Afrika unterwegs.

Zuletzt hat die Air Berlin angekündigt, ab Herbst wieder nach Mombasa in Kenia fliegen zu wollen. In den Bäumen der Flugzeuge werden auf dem Rückweg frische Früchte, Blumen, Obst und Fisch transportiert. Der innerkontinentale Handel hat zugenommen, die Wirtschaftskraft vieler afrikanischer Länder wächst. Nach Berechnungen des Internationalen Währungsfonds legte die afrikanische Wirtschaft seit dem Jahr 2000 stets um fünf Prozent oder mehr zu. Im vergangenen Jahr, als die Wirt-

schaft überall sonst schrumpfte, wuchs sie in Afrika um 1,7 Prozent, und für 2010 erwarten die Experten einen Wert von vier Prozent.

Laut Michael Bräuninger vom Hamburgischen WeltWirtschaftsinstitut (HWWI) haben auch „Investoren den Kontinent entdeckt“. Am erfolgreichsten, vor allem in der Anwerbung ausländischer Investitionen, waren zuletzt Angola, Botswana, Ghana, Kenia, Marokko, Nigeria, Ruanda und natürlich Südafrika. Das anhaltend hohe Bevölkerungswachstum in Afrika lässt einen riesigen Markt entstehen. Bereits heute leben auf dem Kontinent eine Milliarde Menschen.

Eine Garantie für anhaltend sprudelnde Gewinne für Europas Airlines ist das allerdings nicht. Denn vor allem die Fluggesellschaften aus dem Nahen Osten wachsen ungestüm und werden so zu Billigkonkurrenz. So haben die Airlines dort allein in den vergangenen zwei Jahren ihre Frequenzen nach Afrika um mehr als ein Drittel erhöht – Tendenz: steigend. Gerd Pontius, Chef der Unternehmensberatung Prologis, warnt seine Kunden dort deshalb: „Die Kapazität am arabischen Golf wächst stärker als der Markt.“

Für die Piloten ist der Trip nach Afrika derweil immer noch eine Herausforderung. In vielen Ländern entspricht die Flugsicherung nicht internationalen Standards. Trotz des geringen Flugverkehrs eignet sich hier ein Viertel aller Unfälle. Fast jeder 100 000. Flug verunglückte im vergangenen Jahr. Das kommt auch daher, dass im Himmel über Afrika noch jede Menge in ehemaligen Ostblock ausgemusterte Antonows oder Iljuschins herumfliegen. Auch deshalb stehen überproportional viele der 300 afrikanischen Fluglinien auf der Verbotliste der Europäischen Union (EU) und dürfen hier nicht landen.

Zu Ehrenrettung des Kontinents muss man anmerken, dass wenige schwarze Schafe den Gesamteindruck trüben. In einem Drittel der afrikanischen Staaten – darunter Südafrika – hat es seit 15 Jahren keinen mit Todesopfern gegeben. Besonders in der Einführung der Agentur für Zivilluftfahrt (ACAA) in Namibias Hauptstadt Windhuk im Jahr 2007 sahen Luftfahrtexperten einen Qualitätssprung. Die Agentur soll mit fünf Regionalbüros in Libyen, Kamerun, Südafrika, Nigeria und Äthiopien das Training sowie die Lizenzierung und Kontrolle von Flugzeugen und Besatzung vereinheitlichen. Gute Aussichten also auch hier.

ANZEIGE

## Morgen im Handel:

ERFOLGSFAKTOR WIDERSPRUCH  
Was ist für Sie und Ihre Kollegen die Gewinnerstrategie?

KOPFLOS, PLANLOS, HILFLOS  
Überfordert die Wirtschaftsprüfung Deutschlands Politiker?

wiwo.de

Wirtschafts Woche 23

Atom gegen Solar  
Wie Strom bezahlbar und die Versorgung sicher bleibt

Gratis Audio-CD

Der neue Bestseller!  
Exklusives Hörbuch-Seminar

Wirtschafts Woche  
Lehrprogramm

Ich rede.

Kommunikationsfallen und wie man sie umgeht  
Hubert Ganten

Jetzt Probe lesen unter:  
[www.wiwo.de/montag](http://www.wiwo.de/montag)  
Abo-Hotline: 018 05 - 99 00 20  
14 Cent/Min. aus dem dt. Festnetz,  
ggf. abw. Preis aus Mobilfunknetzen

## Lesen Sie außerdem:

- Welchen Banken die Kunden noch vertrauen
- Wie Kurt Bock, der neue Chef der BASF, tickt