

**Addis Ababa Airport**  
**zwischen Globalisierung und Fragmentierung**  
**Ein Hub in Raum und Zeit**

Dissertation

zur

Erlangung des Doktorgrades (Dr. rer. nat.)

der

Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät

der

Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn

vorgelegt von

**Felix Guntermann**

aus

Bonn

Bonn, September 2018

Angefertigt mit Genehmigung der Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät der  
Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn

1. Gutachterin: Prof. Dr. Sabine Tröger

2. Gutachter: Prof. Dr. Claus-C. Wiegandt

Tag der Promotion: 16. Januar 2019

Erscheinungsjahr: 2019

## **Dank**

Vielen Menschen in Deutschland und in Äthiopien möchte ich herzlich danken.

An erster Stelle danke ich Frau Prof. Dr. Sabine Tröger für den wegweisenden Impuls zu dieser Arbeit, für fortwährende Beratung und fürsorgliche Begleitung.

Konzeptionelle Anregungen und wertvolle Hinweise verdanke ich gleichfalls Herrn Prof. Dr. Claus-C. Wiegandt.

Für gestalterische Hilfe danke ich Herrn Martin Gref, Abteilung Kartographie am Geographischen Institut der Universität Bonn.

Praktische Unterstützung erfuhr die Arbeit durch zahlreiche Institutionen in Äthiopien.

- Dank gilt Herrn Dr. Asmamaw Legass Bahir vom Department of Geography and Environmental Studies der Addis Ababa University, der bei der Umsetzung der Forschung am Ort wertvolle Hilfe leistete.
- Nähere Einblicke in die äthiopische Luftfahrtlandschaft im Allgemeinen und die Ethiopian Aviation Academy im Besonderen verdanke ich Herrn Amare Hagos Adhena.
- Für gastfreundliche Aufnahme in Addis Abeba danke ich Frau Dr. Susanne Epple und Herrn Dr. Gebre Yntiso, der mir auch in schwierigen Zeiten hilfreich zur Seite stand – ebenso wie Fantaye und Halafi, die mich als Nachbarn gestärkt und motiviert haben.
- Ato Temesgen vom Albert Institute möchte ich dafür danken, dass er mir mit viel Geduld und Empathie die amharische Sprache nähergebracht hat.
- Dank auch all jenen Wegweisern und Gesprächspartnern im Land der Forschung, die hier ungenannt bleiben.

Die Arbeit wurde unterstützt durch die Erich-Becker-Stiftung zur Förderung von Wissenschaft und Forschung / Fraport AG (Frankfurt/M.).

## **Zusammenfassung**

Diese Forschungsarbeit untersucht den Flughafen von Äthiopiens Kapitale Addis Abeba als einen Ort, an dem verschiedenartige, teils ambivalente Entwicklungen zusammentreffen. Der Bole International Airport steht als Beispiel für aufstrebende Großflughäfen an der Schwelle zu global wirksamen Drehkreuzen. An dieser exponierten Stelle verkörpert er verbindende und beschleunigende Kräfte, die mit seinem Betrieb einhergehen. Ebenfalls auszumachen sind jedoch auch begrenzende und verlangsamende Effekte, die partiell an die Wirkungsweise eines solchen Umschlagplatzes gekoppelt sind.

Die Arbeit identifiziert eine Reihe von Faktoren auf unterschiedlichen raum-zeitlichen Ebenen, die in ihrer Summe die Bedeutung dieses Flughafens ausmachen. In seiner geographischen Lage positioniert er sich global als Vermittler asiatisch-afrikanischer Bewegungsströme und wird zum Einfallstor zumal für chinesische Aktivitäten in Afrika. Addis ist eine kontinentale Drehscheibe, die mit Hilfe ihres Home-Carriers Ethiopian Airlines über neue Airline-Beteiligungen und regionale Zubringer panafrikanische Konnektivität schafft. Eine starke nationale Führung verknüpft den vom Staat kontrollierten Luftfahrtsektor mit einer Entwicklungsstrategie, die vorrangig auf den Energie- und Transportbereich setzt. Die prosperierende Metropole Addis Abeba manifestiert ihren Aufschwung mit lokalen Bau- und Verkehrsprojekten, die weit über den Flughafen hinausreichen. Basierend auf Äthiopiens langer Luftfahrttradition wird die Investition in eigene Ausbildungskapazitäten zu einem kontinuierlichen Antrieb für den identitätsschaffenden Aviation-Sektor. Der reale Flugbetrieb schafft ein sich wiederholendes Muster von Umsteigewellen und Aktivitätsrastern, deren Wachstumssequenzen sich überlagern. Das Tempo nimmt weiterhin zu, sowohl bei der Umsetzung der Ausbauvorhaben am Bole Airport als auch bei der Geschwindigkeit der dort angestoßenen Prozesse – wie sich am Beispiel der wachsenden Luftfrachtkapazität und der immer rascheren Exportabwicklung zeigt. Hochfliegende Visionen der Airline und Pläne für einen neuen Flughafen treiben den augenblicklichen Wachstumskurs weiter voran.

Intensität und Erfolg all dieser Prozesse bringen auch Schattenseiten mit sich. Dazu gehören etwa neue Abhängigkeiten von chinesischen Investitionen, wachsende Vorbehalte und sich verhärtende Fronten im idealerweise geeinten kontinentalen Luftraum, eine einseitige nationale Wachstumsagenda mit autoritären Zügen und lokale Unstimmigkeiten angesichts zunehmend ausgeschlossener Akteursgruppen. Auch birgt die Intensität der Beschleunigung, mit der die Luftfahrtexpansion in Addis Abeba einhergeht, die Gefahr einer Überforderung von Infrastruktur, Personal und Umgebung. Es konnte aufgezeigt werden, dass der Standort ein aufschlussreiches Beispiel darstellt für aktuelle Neuorientierung innerhalb der globalen Luftfahrtlandschaft.

Der Flughafen Addis Abeba trägt bei zu Veränderungen im Verhältnis zwischen Globalem Norden und Süden. Er wird zu einem Gateway, über den sich bestimmte Entwicklungsprozesse nicht nur steuern, sondern auch kritisch nachvollziehen lassen. Dabei treten als die beiden wesentlichen Betrachtungsperspektiven nebeneinander: Globalisierung und Fragmentierung. Zu der betreffenden Theoriediskussion leistet die Arbeit einen Beitrag – mit Hilfe des gewählten Modells ‚Hub‘. Ausgehend von der ursprünglichen Bedeutung im mechanischen Kontext bringt

die Vorstellung eines sich drehenden Rades für den Flughafenbetrieb einen besonderen Erkenntniswert mit sich. Hub-Flughäfen sammeln auswärtige Bewegungsströme ein und verteilen sie radial in neue Richtungen. In diesem Sinne lassen sich Prozesse der Globalisierung und Fragmentierung mit ihren raum-zeitlichen Dynamiken und ambivalenten Auswirkungen auf unterschiedlichen Skalen nachzeichnen. Der Airport als Hub steht im Zentrum zwischen verschiedenen, teilweise gegenläufigen Antrieben. Im Zuge der Globalisierung sorgt er für Anbindung und Transport von Menschen, Gütern, Kapital und Informationen. Zugleich produziert er aber auch Formen von Fragmentierung über soziale, wirtschaftliche, kulturelle und politische Abgrenzungen. Beide Tendenzen stehen in einem spannungsvollen Verhältnis zueinander.

Die Untersuchung der Rolle des Flughafens Addis Abeba hat eine feiner auflösende Betrachtung des Zusammenspiels dieser rivalisierenden, zum Teil konträren Kräfte ermöglicht. Die erhobenen Daten machen deutlich, dass Prozesse von Globalisierung durchgehend wirksam werden. Damit verbunden sind auch Effekte von Fragmentierung. Es zeigt sich jedoch, dass diese keineswegs zu einer vollständigen und unwiderruflichen Abtrennung führen. Wohl kommt es im Einzelfall zu Separierungen, Marginalisierung und erzwungener Randständigkeit. Damit ist aber keine definitive Trennung im Sinne einer scharfen Bruchkante verbunden – so wie es das Bild einer Verteilung von Inseln im Meer suggeriert. Vielmehr sind verschiedene Grade von ‚weichen‘, fließenden bis ‚harten‘, stockend-ruckartigen Übergängen deutlich geworden. Sie alle produziert und reproduziert der Flughafen. Er schafft Zwischen-Räume, zwischen denen er permanent vermittelt.

Ökonomische, politische und kulturelle Globalisierungsprozesse führen nicht nur zu mehr Einbindung und Integration. Sie haben über ihre hohe Intensität und Geschwindigkeit auch Effekte von Fragmentierung und neue Begrenzungen zur Folge. Der afrikanische Kontinent gilt vielfach als abgekoppelt von globalen Entwicklungsprozessen, doch generiert er mitunter besonders große wirtschaftliche Dynamiken. Äthiopien zählt zu den ärmsten und am wenigsten entwickelten Ländern weltweit. Dennoch befindet sich Äthiopiens Wirtschaft im Aufbruch. Besonders deutlich spiegelt sich der rasante Entwicklungsboom auf dem Flughafen von Addis Abeba wider.

Die Untersuchung der dortigen Abläufe hat vielfältige Zusammenhänge zwischen ‚Globalisierung‘ und ‚Fragmentierung‘ aufweisen können und vielfältige ‚Zwischen-Räume‘ mit Übergangszonen räumlicher und zeitlicher Natur identifiziert. Dazu gehören etwa jene Möglichkeiten und Grenzen, die sich in Folge asiatischer, vorrangig chinesischer Einflüsse zunehmend ergeben; für den afrikanischen Kontinent stellt sich die Multi-Hub-Strategie als Integrationsmotor und Problemstellung zugleich; der nationale Entwicklungspfad bewegt sich zwischen Stabilisierungsanspruch am Boden und Monopolisierung in der Luft; lokal gesehen erscheint der Airport als zusehends mit der Stadt verschmelzend und doch herausgehoben mit stellenweise merklich differenzierender Zugänglichkeit. Ähnliche Übergangszonen bestehen auch in zeitlicher Hinsicht: Innerhalb einer kontinuierlichen historischen Entwicklung hat der Flughafen wiederholt Umbrüche und Umstellungen zu navigieren gehabt; auch sein gegenwärtig laufender Betrieb verbindet regelmäßige Wiederkehr gleichförmiger Abläufe mit schubweise zunehmender Beschleunigung und Phasen der Überlastung, die sich daraus ergeben; bereits vorliegende und

aktuell entstehende Ausbaupläne überholen sich auf ihrem Weg in die Zukunft. All diese Zusammenhänge und punktuell sich ergebende Kollisionen gilt es zu berücksichtigen. Erst mit ihrem Verständnis lassen sich die zur Frage stehenden Spannungen vollständig in den Blick nehmen und vermitteln – mit dem Ziel, ‚weichere‘ Übergänge herzuleiten.

Der Flughafen Addis Abeba steht als Hub im Raum für eine Ambivalenz von Verbindungs- und Trennungseffekten. Er bildet neue Muster zwischen globaler Erreichbarkeit und lokaler Lebensrealität. Als Hub in der Zeit kanalisiert er unterschiedliche Geschwindigkeiten. Dabei schafft er neue, sich beschleunigende Bewegungsströme ebenso wie divergierende Zeiterfahrungen und Momente der Verzögerung – im Kontext eines sich rapide entwickelnden Landes. Seine Rhythmen entfalten Resonanzen, die je nach Akteursgruppe variierende Wahrnehmungen und unterschiedliche Stufen der Teilhabe hervorrufen.

Der Bole International Airport ist in laufende Entwicklungsprozesse zwischengeschaltet und übersetzt diese ständig neu in Raum und Zeit. Der Flughafen befindet sich räumlich gesehen im globalen Fadenkreuz internationaler Interessen und Allianzen, er bildet die kontinentale Schnittstelle für das Diplomatiezentrum Afrikas, er funktioniert als nationaler Machtapparat und bietet auf lokaler Ebene einen Schmelztiegel unterschiedlich erfahrener Lebenswelten. Als Umschlagplatz zeitgebundener Abläufe basiert er auf persistenten Traditionen, er synchronisiert in seinem laufenden Betrieb charakteristische Muster von Wiederholung und Variation, er diktiert das Tempo der von ihm in Gang gesetzten und umgeschlagenen Bewegungen, er inspiriert fortwährend zu ausgreifenden Zukunftsentwürfen.

Flughäfen stehen im Spannungsfeld von Globalisierung und Fragmentierung. Angesichts dessen werden Geographien des Flughafens selbst gewissermaßen zu einem Umschlagplatz, an dem unterschiedliche Subdisziplinen, ihre theoretischen Blickwinkel und Methoden zusammenfinden. Die Rolle des Flughafens als Hub für multiskalare Entwicklungsprozesse und flexible Übergänge von Raum und Zeit ist in Äthiopien besonders relevant und wird aufgrund der feststellbaren Dynamiken aller Voraussicht nach weiter an Bedeutung gewinnen.

## Summary

This research identifies the airport of Ethiopia's capital Addis Ababa as a place, where multiple and sometimes ambivalent developments coincide. Bole International serves as an example for emerging major airports on the brink of becoming global gateways. At this point Addis Ababa Airport radiates connecting and accelerating forces. However, at the same time restricting and slowing effects go hand in hand with its operations.

The study identifies a number of factors on different spatio-temporal scales that in sum represent the significance of the airport. Due to its geographical location Bole Airport is positioning itself as a global connector for Asian-African flows of movement and above all as an entrance gate for Chinese activities in Africa. Addis is a continental powerhouse which creates Pan-African connectivity by using the strength of its home carrier Ethiopian Airlines to acquire new stakes in regional airlines and feeders in Africa. A strong national leadership strategically combines the state-controlled aviation sector with a development plan, which mainly focuses on the energy and transport sector. The flourishing city of Addis manifests its boom with local construction projects and new traffic lines that go way beyond Bole Airport. Based on Ethiopia's long aviation tradition the country has continuously been investing in human capacity development creating its own identity. The day-to-day air traffic builds a repetitive pattern of connecting flights and operational activities. As the findings show, the pace of growth is still increasing – due not only to the implementation of expansion projects such as cargo facilities but also with regard to the speed of export handling. Airline visions and plans for a new airport will continue to fuel the growth path.

However, the intensity and success of all these processes may in fact bring along problematic side effects. To name a few examples, there are new interdependencies on Chinese investments, growing regional reservations towards an ideally unified continental airspace, a mono directional suppressive national growth agenda, and local disagreements in the light of increasingly excluded groups of stakeholders. The intensifying acceleration of the air transport industry in Addis Ababa is leading to a serious risk of overstressing infrastructure, workforce, and environment. It could be shown, that the chosen research site gives an instructive example for new orientation within the worldwide aviation landscape.

The airport of Addis Ababa contributes to a changing relation between the Global North and South. It is becoming a critical gateway managing and retracing development processes. In the current theoretical discussion two central perspectives are key: globalization and fragmentation. Based on the original term from the mechanical context, the idea of a spinning wheel becomes evident even for airports. Airport hubs are collecting inbound lines of movements and radiating outbound towards new directions. The chosen 'hub' model facilitates channeling of processes of globalization and fragmentation and makes transparent their spatio-temporal dynamics on different scales with ambivalent impacts. The airport attracts various sometimes even antagonistic driving forces. In the course of globalization it enables connectivity and transport of people, goods, capital, and information. At the same time it creates increasing fragmentation through social, economic, cultural, and political distinction. Both tendencies are not without tension.

The study of the role of Addis Ababa Airport has enabled a more detailed view inside the interplay of these rival forces. The collected data show that processes of globalization continuously become effective when closely interlinked with effects of fragmentation that, in fact, do not lead to a final and irrevocable exclusion. They may well result occasionally in separation, marginalization and forced peripherality. However, it still does not create a clear-cut distinction, as the image of islands in the ocean may suggest. One can rather identify a range of various degrees from smooth and fluent to hard and jerky transitions, that are (re-)produced by the airport. Thus it creates and mediates spaces in-between.

Economic, political and cultural processes of globalization not only lead to increasing involvement and integration. Due to their high intensity and velocity they also result in effects of fragmentation creating new limitations. Africa is often considered as mainly disconnected from global development processes, whereas at the same time the continent shows extraordinary economic dynamics. Ethiopia is classified as one of the poorest and least developed countries worldwide. However, its economy is on the rise. This meteoric growth becomes visible especially at the airport of Addis Ababa.

The research of these procedures has shown multifaceted interconnections between ‘globalization’ and ‘fragmentation’. They result in multifaceted in-between spaces on both spatial and temporal counts. The findings include possibilities and challenges caused by the rising of Asian and Chinese influences; the multi-hub-strategy works both as a motor for integration and as a problem area on the African continent; the national path of development moves between the aspiration of stability on the ground and monopolization in the sky; locally the airport appears to be merged with the city yet is still splintering with varying accessibility. Similar zones of transition can be observed in temporal manner: During its historical development the airport has consistently been navigating through turmoils and rearrangements; recent airport operation links regular repetition of uniform processes with progressive acceleration up to congestion; already existing and currently upcoming expansion plans outpace each other on the road to the future. All these interrelationships together with their possible clashes should be considered, in order to transmit and ensure smooth transitions.

Addis Ababa Airport as a hub in space implies an ambivalence of connecting and separating impacts. It creates new patterns affecting global accessibility and local reality. As a hub in time, the airport channels different velocities. It facilitates accelerating flows of movement as well as diverging time experience, along with moments of delay – in the context of a rapidly developing country. Its characteristic rhythms spread out echoes of varying perception and participation depending on the group of stakeholders.

Bole International Airport is interposed in ongoing development processes. It permanently translates them in space and time. From a spatial perspective the airport sits at a junction of global interests and alliances, it builds the continental interface for diplomatic relations in Africa, it works as a national apparatus of power, and represents at the local level a melting pot of differently experienced environments. From a temporal perspective the airport is a collecting point of time-bound processes based on persistent traditions, it unfolds significant rhythms of repetition and variation during current operation, it dictates the tempo of those movements that it



simultaneously handles and actuates, it inspires continuously to far-reaching outlines for the future.

Airports must be seen in the context of globalization and fragmentation. Against this background airport geographies are becoming a sort of trading zone where different sub-disciplines, their theoretical perspectives, and methodological approaches meet. The role of the airport as a hub for multi-scalar development processes and flexible transitions of space and time is of particular relevance in Ethiopia, and, due to the observable dynamics, it will most likely gain in importance.

## **Inhalt**

Dank .....	I
Zusammenfassung .....	II
Summary .....	V
Inhalt.....	VIII
Abbildungen .....	XI
Abkürzungen und Zeichen .....	XV
<b>1. Einleitung .....</b>	<b>1</b>
1.1 Problemaufriss .....	1
1.2 Untersuchungsgegenstand .....	3
1.3 Erkenntnisinteresse .....	4
1.4 Konzeption der Arbeit .....	5
<b>2. Flughäfen in den Raumwissenschaften – Gegenstände und Perspektiven.....</b>	<b>7</b>
2.1 Flughafen und Stadt: Airport City, Aviation und Non-Aviation .....	7
2.1.1 Modelle flughafenbezogener Stadtentwicklung .....	8
2.1.2 Airports als Standorte für Wirtschaft und Wissen .....	11
2.1.3 Neue Diskurse: Alternative Geographien des Flughafens .....	14
2.2 Sozialraum Flughafen: Territorium und Netzwerk.....	14
2.2.1 Standardisierung: ein globaler ‚Nicht-Ort‘ .....	15
2.2.2 Heterogenität: Abbild der Gesellschaft.....	16
2.2.3 Das Terminal als Bühne unterschiedlicher Wahrnehmungen.....	17
2.3 Für eine Geographische Entwicklungsforschung des Flughafens .....	18
2.3.1 Entwicklung in sich wandelnden Konzeptionen.....	19
2.3.2 Paradigmenwechsel Luftfahrt und Entwicklung.....	20
2.3.3 Entwicklungsraum Airport .....	22
2.4 Zusammenführung: Multiperspektive ‚Flughafen‘ .....	23
<b>3. Geographien des Flughafens zwischen Globalisierung und Fragmentierung .....</b>	<b>24</b>
3.1 Raum und Zeit: Approaching the Airport.....	24
3.1.1 Erkenntnistheoretische Orientierung: Flughafen als Struktur und Konstruktion .....	25
3.1.2 Space- and Time-Relationships .....	26
3.1.3 Ambivalenzen in Raum- und Zeitbezügen .....	29
3.2 Globalisierung, Verbindung und Beschleunigung.....	29
3.2.1 Flugverkehr und Globalisierung .....	30
3.2.2 Konnektivität, Anbindung, Teilhabe .....	31
3.2.3 Geschwindigkeit .....	34
3.3 Fragmentierung, Abkopplung und Verzögerung .....	35
3.3.1 Flugverkehr und Fragmentierung .....	37
3.3.2 Geometrie der Macht: Borders and Networks .....	39
3.3.3 Stagnation als Rückschritt .....	41
3.4 Zusammenführung: Flughafen als Spannungsfeld und Zwischen-Raum.....	44

<b>4. Der Flughafen als Hub – ein Modell</b> .....	<b>46</b>
4.1 Hub-Flughäfen.....	46
4.1.1 Bild, Begriff und Kontexte .....	46
4.1.2 Systeme: Point-to-Point vs. Hub-and-Spoke .....	47
4.1.3 Messbarkeit, Indikatoren, Rankings .....	49
4.2 Geltungsbereiche und Wirkungspfade.....	51
4.2.1 Hub, Raum und Zeit .....	52
4.2.2 Skalen: Flughafen als Umschlagplatz von Maßstabsebenen .....	53
4.2.3 Vektoren: Flughafen als Knotenpunkt von Linien der Bewegung und Kontrolle .....	55
4.3 Zusammenführung: Hub & Spokes – Airport als „Difference Machine“ .....	56
<b>5. Addis Ababa Airport – Standort und Umfeld</b> .....	<b>59</b>
5.1 Fokus „Aviation in Africa“ .....	59
5.1.1 Afrikas Anteil am Weltluftverkehr .....	60
5.1.2 Entwicklungsdynamiken.....	62
5.1.3 Potenzial der afrikanischen Luftfahrt-Landschaft: Airlines und Airports .....	64
5.2 Luftfahrtsektor Äthiopien .....	67
5.2.1 Landside: Naturräumliche und gesellschaftliche Voraussetzungen .....	68
5.2.2 Airside: Akteure und Zuständigkeiten .....	71
5.2.3 ‚Growth and Transformation‘: eine nationale Entwicklungsagenda .....	74
5.3 Addis Ababa Airport .....	76
5.3.1 Profil und urbaner Kontext .....	76
5.3.2 Streckennetz.....	80
5.3.3 Home-Carrier Ethiopian Airlines .....	82
5.4 Zusammenführung: Untersuchungsraum und Forschungsfragen.....	84
<b>6. Methodik und Forschungstools: Formen der Annäherung</b> .....	<b>88</b>
6.1 Reflexive Methodology .....	89
6.1.1 Theorie: Forscherrolle und Wissenschaftsprozess.....	90
6.1.2 Praxis: Planung und Durchführung der Forschung.....	91
6.2 Recherche und Beschreibung .....	94
6.2.1 Dokumentenauswahl – Archiv und Bibliothek, Public Relation, Newsfeed, Blog .....	94
6.2.2 Statistisches Datenmaterial – Erhebung und Auswertung .....	96
6.2.3 Visualisierung – Karten, Fotos, Feld .....	98
6.3 Beobachtung und Interpretation .....	100
6.3.1 Diskursanalyse – Forschung, Medien und öffentlicher Raum.....	101
6.3.2 Experteninterviews – Akteursgruppen und Interessen .....	103
6.3.3 Austausch – Konferenz, Event, Alltagsforum .....	106
6.4 Dialog: Partizipativ angelegte Forschungstools .....	108
6.4.1 Raumwahrnehmung: Transect Walk .....	110
6.4.2 Zeiterfahrung: Time Line Analysis.....	111
6.4.3 Beziehungen und Macht: Diskussion und Selbstverortung .....	113
6.5 Zusammenführung: Zugänge und Perspektiven .....	115

<b>7. Addis Ababa Airport als Hub im Raum – Konnektivität und Begrenzung.....</b>	<b>117</b>
7.1 Globaler Hub zwischen expansivem Netzwerk und einschränkenden Mächten .....	117
7.1.1 Anschluss an globale Allianzen.....	119
7.1.2 Standort Afrika: ‚The Last Frontier‘ .....	122
7.1.3 Asiatische Optionen.....	126
7.2 Kontinentaler Hub – EIN Himmel über Afrika? .....	135
7.2.1 Die Yamoussoukro Declaration – Das Ziel ‚Open Skies‘ .....	138
7.2.2 Fragmentierte Luftfahrt, Widersprüche von innen und außen.....	142
7.2.3 Ethiopian: Pan-African Airline und Multi-Hub-Strategie .....	154
7.3 Nationaler Hub für das ‚Powerhouse‘ Äthiopien .....	161
7.3.1 Wege eines ‚Developmental State‘ .....	162
7.3.2 Grenzen durch staatliche Kontrolle und Machtanspruch.....	172
7.3.3 Der Stabilitätsanspruch von Aviation .....	180
7.4 Lokaler Hub – Flughafen und Stadt .....	186
7.4.1 Metropolisierung der Verkehrsformen .....	187
7.4.2 Fragmentierte Zugänge .....	190
7.4.3 Gelebter und erlebter Raum.....	195
7.5 Fazit: Zugehörigkeit und Randständigkeit .....	205
<b>8. Addis Ababa Airport als Hub in der Zeit – Beschleunigung mit Einschränkungen.....</b>	<b>207</b>
8.1 Hub aus Persistenz: Geschichte und Pioniere.....	207
8.1.1 Tradition als Motor: ‚First Mover Advantage‘ .....	208
8.1.2 Wiederholte Umbrüche.....	210
8.1.3 Investition in Zeit: Qualifizierung und Identität .....	213
8.2 Hub in Rhythmen: Taktung und Dynamik .....	217
8.2.1 Peaks als Muster der Wiederholung .....	218
8.2.2 Timetable: Variationen und Überlagerungen .....	220
8.2.3 Sequenzen von Wachstum .....	224
8.3 Hub durch Geschwindigkeit: Faktor Beschleunigung.....	227
8.3.1 Luftfracht: Just-in-time .....	228
8.3.2 Passagiere: Connection time.....	235
8.3.3 Operating Bole Airport: Speed limits .....	238
8.4 Hub für Antizipation: Sich selbst überholende Vorhersagen .....	242
8.4.1 Bole Expansion Project.....	244
8.4.2 Visionen eines neuen Mega-Hub.....	246
8.4.3 Gelebte und erlebte Zeit.....	250
8.5 Fazit: Diktat des Tempos, Gegenwärtigkeit der Zukunft .....	253
<b>9. Ein Hub in Raum und Zeit – Deutungsmuster .....</b>	<b>255</b>
9.1 Zusammenführung.....	256
9.2 Modellcharakter.....	260
9.3 Ausblick.....	262
<b>10. Literatur .....</b>	<b>264</b>
<b>11. Anhang .....</b>	<b>297</b>
11.1 Interviews .....	297
11.2 Survey.....	299
11.3 Begleitende Forschungsaktivitäten.....	301

## Abbildungen

Abb. 1: Africa rising .....	2
Abb. 2: Menschen in extremer Armut .....	2
Abb. 3: The two faces of Africa .....	3
Abb. 4: Airport City .....	8
Abb. 5: Aerotropolis .....	8
Abb. 6: Der Weg nach Aerotropolis .....	9
Abb. 7: Aerotropolis .....	10
Abb. 8: Airport Corridor, Airport Region, Airea .....	10
Abb. 9: Luftfahrt als Motor für die Wirtschaft .....	11
Abb. 10: Ökonomische Effekte von Flughäfen 2015 .....	12
Abb. 11: Standortverflechtungen der Wissensökonomie .....	13
Abb. 12: Piktogramme Flughäfen Köln/Bonn und Addis Abeba .....	16
Abb. 13: Paradigmenwechsel in den Entwicklungstheorien .....	19
Abb. 14: Multiperspektive ‚Flughafen‘ .....	23
Abb. 15: Flughafen als Struktur und Konstruktion .....	26
Abb. 16: Raum-zeitlicher ‚Schrumpfungsprozess‘ der Welt .....	27
Abb. 17: Luftverkehr – weltweit transportierte Passagiere in Mrd. ....	31
Abb. 18: Vernetzung durch den Flugverkehr .....	32
Abb. 19: Durchschnittlicher Flugpreis New York-London hin und zurück in US-Dollar .....	32
Abb. 20: Wachsender Zugang zum Luftverkehr .....	33
Abb. 21: Einführung in Geographien der Globalisierung – am Beispiel ‚Airport‘ .....	34
Abb. 22: Weltweit beförderte Flugpassagiere .....	38
Abb. 23: Veränderung der Dauer ausgewählter Linienflüge 1996 und 2010 in Stunden .....	43
Abb. 24: Geographien des Flughafens .....	45
Abb. 25: Hub als Nabe eines Fahrrads .....	46
Abb. 26: ‚Point-to-Point‘ und ‚Hub-and-Spoke‘ .....	48
Abb. 27: Top 25-Airports nach Passagieren 2014 .....	49
Abb. 28: Top 25-Megahubs nach nationalen und internationalen Verbindungen .....	50
Abb. 29: Top 25-Megahubs nach internationalen Verbindungen .....	50
Abb. 30: Hinterland Hub .....	52
Abb. 31: Hourglass Hub .....	52
Abb. 32: Konzepte von ‚Scale‘ .....	53
Abb. 33: Scales of Airport Location .....	54
Abb. 34: Flugspuren Region Köln/Bonn, 6.5.2017 .....	56
Abb. 35: Der Flughafen als Hub – ein Modell .....	57
Abb. 36: Marktanteile im weltweiten Luftverkehr 2016 .....	61
Abb. 37: The true size of Africa .....	61
Abb. 38: Netz aus weltweiten Flugrouten .....	61
Abb. 39: Der europa-zentrische Charakter unseres geographischen Weltbildes .....	62
Abb. 40: Die 75 größten Flughäfen weltweit nach Anzahl der Passagiere 2012 .....	62
Abb. 41: Veränderungen im globalen Luftverkehrsangebot .....	63
Abb. 42: Die größten Airlines Afrikas 2015 .....	65
Abb. 43: Afrikanische Fluglinien innerhalb der Top 100 im Jahr 2015 .....	65
Abb. 44: Die 10 größten Airports in Afrika 2016 .....	66
Abb. 45: Top 15-Länder in Afrika nach Passagierzahlen im Linienverkehr, Origin-Destination .....	67
Abb. 46: Äthiopien .....	68
Abb. 47: Lage der Flughäfen in Äthiopien .....	71
Abb. 48: Staatliche Akteure und ihre Zuständigkeiten im äthiopischen Luftfahrtsektor .....	74
Abb. 49: Wachstum des Luftverkehrs in Äthiopien, verglichen mit BIP 2008-2015 .....	75
Abb. 50: Addis Abeba: Stadt und Bole International Airport .....	77
Abb. 51: Flughafenstruktur .....	78
Abb. 52: Addis Ababa Bole International Airport Landside .....	79

Abb. 53: Addis Ababa Bole International Airport Airside.....	79
Abb. 54: Bole International Airport Luftbild .....	79
Abb. 55: Profil Bole International Airport .....	80
Abb. 56: Streckennetz des Addis Ababa Airport weltweit.....	81
Abb. 57: Inlandsflugnetz Äthiopien .....	81
Abb. 58: Anteil Flüge nach Zielregion am Addis Ababa Airport .....	82
Abb. 59: Profil Ethiopian Airlines .....	82
Abb. 60: Bilanz 2015 und Kernziele der Vision 2025 .....	83
Abb. 61: Geschäftseinheiten des Aviation-Konzerns Ethiopian Airlines .....	84
Abb. 62: Entwicklungsreport Äthiopien .....	85
Abb. 63: Matrix Untersuchungsmodell und Forschungsfragen.....	87
Abb. 64: Third International Conference on Financing for Development .....	93
Abb. 65: US-Präsident Barack Obama mit Ethiopian Airlines-CEO Tewolde GebreMariam.....	93
Abb. 66: Ankunftstafel Addis Ababa Bole Airport, 23.8.2016.....	97
Abb. 67: Luftbild Addis Ababa Airport und Umgebung .....	99
Abb. 68: Topographische Karte Addis Ababa Bole International Airport .....	99
Abb. 69: Flughafen, Blickrichtung Südwesten .....	100
Abb. 70: Flughafen, Blickrichtung Südosten .....	100
Abb. 71: Visuelle Präsenz von Ethiopian Airlines – Piassa, Addis Abeba .....	102
Abb. 72: Visuelle Präsenz von Ethiopian Airlines – Meskel Square, Addis Abeba .....	102
Abb. 73: Briefmarken Äthiopien 2014.....	102
Abb. 74: Screenshots Animationsfilm Bole Expansion Project .....	103
Abb. 75: Akteursgruppen und Interviewpartner.....	104
Abb. 76: Lage der öffentlichen Außengastronomie am Flughafen Addis Abeba .....	107
Abb. 77: Airport Gazebo als Teil der Außengastronomie am Flughafen Addis Abeba .....	107
Abb. 78: Partizipativ angelegte Forschungstools .....	109
Abb. 79: Ethiopian Airlines Douglas C-47 Skytrain.....	111
Abb. 80: Commercial Cabin Crew & Leadership Training School, Bole Airport .....	111
Abb. 81: Bole Airport: Grenzen und Ausschluss für lokale Taxifahrer .....	111
Abb. 82: Chronogramm des Ethiopian Airlines-Streckennetzes von Addis Abeba .....	112
Abb. 83: Umfrage Aviation Academy 2016 .....	114
Abb. 84: Karte des Addis Ababa Airport .....	115
Abb. 85: Methodik und Forschungstools .....	115
Abb. 86: Fluggesellschaften und Anzahl der von ihnen bedienten Länder weltweit 2018 .....	118
Abb. 87: Passagieraufkommen am Addis Ababa Airport nach Zielregion 2014 .....	119
Abb. 88: Ethiopian Airlines als Teil des Star Alliance-Netzwerks .....	121
Abb. 89: Eröffnung historischer Interkontinental-Flugrouten in den 1930er Jahren.....	122
Abb. 90: Relative Zunahme des Flugverkehrs nach Weltregion 2015 .....	124
Abb. 91: Neue Ost-West-Anbindungen zwischen Asien und Südamerika .....	124
Abb. 92: Routenvergleich Shanghai-Johannesburg via Dubai bzw. Addis Abeba .....	125
Abb. 93: Routenvergleich Guangzhou-Entebbe via Dubai bzw. Addis Abeba.....	125
Abb. 94: Afrikanische Airports – Kapazität der Flugsitze interkontinental .....	125
Abb. 95: Länder nach wöchentlich angebotenen Flugsitzen von Äthiopien 2016.....	127
Abb. 96: Jährlich angebotene Sitzplatzkapazität zwischen Afrika und China 2005-2015 .....	128
Abb. 97: Chinese Help Desk am Addis Ababa Airport.....	129
Abb. 98: Chinesische Service-Einrichtungen am Addis Ababa Airport .....	130
Abb. 99: Die Top 15-Airports für die Heimreise zum Chinesischen Neujahr 2018 .....	131
Abb. 100: Bautätigkeit auf dem Bole International Airport durch chinesische Konzerne .....	132
Abb. 101: Chinesische Textilindustrie in Äthiopien .....	134
Abb. 102: Connecting Africa .....	136
Abb. 103: Afrikanische Airports – Kapazität der Flugsitze kontinental .....	138
Abb. 104: Fünf Freiheiten der Luft .....	139
Abb. 105: Mitgliedsstaaten im „Single African Air Transport Market“ SAATM .....	141
Abb. 106: Intra-regionaler Handel der Kontinente im Vergleich 2015.....	143

Abb. 107: Top 3-Fluglinien im afrikanischen Passagierverkehr 2001 .....	146
Abb. 108: Emirates-Routen nach Afrika von Dubai .....	147
Abb. 109: Turkish-Routen nach Afrika von Istanbul .....	147
Abb. 110: Top 3-Airlines aus Subsahara-Afrika im Vergleich mit Emirates.....	148
Abb. 111: Kapazität nicht-afrikanische vs. afrikanische Airlines nach Flugsitzen .....	149
Abb. 112: Kapazität nicht-afrikanische vs. afrikanische Airlines nach Flugsitzen und Strecke .....	149
Abb. 113: Entwicklung der Hubs Addis und Nairobi im Vergleich 2008-2017 .....	153
Abb. 114: ‚Afrikanische Einheit‘ auf Ethiopian Airlines Boeing 767-200 ER.....	155
Abb. 115: Absolventen an der Ethiopian Aviation Academy und ihre Herkunftsländer .....	156
Abb. 116: Streckennetz von Ethiopian Airlines und Partnerfluggesellschaften.....	159
Abb. 117: Industrieparks in Äthiopien 2016 .....	167
Abb. 118: Hawassa Industrial Park .....	168
Abb. 119: Ausländische Direktinvestitionen in Äthiopien.....	169
Abb. 120: Die 10 wachstumsstärksten Länder (BIP) in Afrika 2017.....	169
Abb. 121: Third International Conference on Financing for Development 2015, Addis Abeba.....	170
Abb. 122: Geschätzte ökonomische Wirkungszusammenhänge des Luftverkehrs in Äthiopien .....	171
Abb. 123: Ethiopian Airlines auf dem IATA Aviation Day Africa 2015, Nairobi .....	171
Abb. 124: Beschränkter Internetzugang in Äthiopien während des Ausnahmezustands 2016 .....	176
Abb. 125: Proteste und Gewalt in Äthiopien 2016.....	177
Abb. 126: Ethnische Gruppen und ihr Bevölkerungsanteil in Äthiopien .....	177
Abb. 127: Feyise Lilesa beim Zieleinlauf zur Silbermedaille Olympiade 2016 in Rio de Janeiro .....	179
Abb. 128: Werbeanzeige mit Marathon-Weltmeister Haile Gebreselassie .....	179
Abb. 129: Passagieranteil am Flughafen Addis Abeba nach Airline 2016 .....	181
Abb. 130: Veränderung des Passagieranteils am Ethiopian Airlines-Hub 2009-2016.....	182
Abb. 131: Streckenführung der beiden Stadtbahnlinien in Addis Abeba.....	188
Abb. 132: Stadtbahn in Addis, Haltestelle ‚Stadium‘ .....	189
Abb. 133: Bole Airport und Umgebung.....	190
Abb. 134: Neue Stadtbahntrasse in Addis, Nähe Merkato .....	192
Abb. 135: Minibus ‚Taxi‘ .....	193
Abb. 136: ‚Anbessa‘ Bus .....	193
Abb. 137: Bus für Staatsbedienstete .....	193
Abb. 138: Taxifahrer in der Nähe des Stadions .....	194
Abb. 139: Zugangsräume zum Bole Airport nach Verkehrsmittel.....	196
Abb. 140: Fahrpreise Stadtzentrum/Meskel Square – Flughafen.....	197
Abb. 141: Der Weg vom Stadtzentrum bis zum Bole Airport: Etappen für lokale Taxifahrer .....	198
Abb. 142: Karte des Addis Ababa Airport .....	201
Abb. 143: Addis Ababa Bole International Airport .....	206
Abb. 144: 70 Jahre Ethiopian Airlines .....	210
Abb. 145: Time Line Map der Flughafenstandorte Addis Abeba .....	213
Abb. 146: Anzahl der täglichen Abflüge und Ankünfte am Bole Airport im 24h-Ablauf .....	218
Abb. 147: Anzahl der täglichen Abflüge und Ankünfte am Bole Airport nach Zeitfenstern und Region.....	219
Abb. 148: Mittagszeit vor dem Flughafen .....	220
Abb. 149: Abends vor dem Flughafen .....	220
Abb. 150: Top 10-Flughäfen Nahost/Afrika in Bezug auf ihre ‚on-time performance‘ .....	221
Abb. 151: Passagieraufkommen am Addis Ababa Airport 2015 nach Monaten .....	221
Abb. 152: Abflugzeiten Terminal 2 Bole Airport .....	223
Abb. 153: Internationale und lokale Zeit im Vergleich.....	223
Abb. 154: Passagieraufkommen und Zuwachsrate am Addis Ababa Airport .....	225
Abb. 155: Passagiere Ethiopian Airlines.....	226
Abb. 156: Umsatz Ethiopian Airlines .....	226
Abb. 157: Erfolgskurve Ethiopian Airlines: Passagiere und Profit.....	226
Abb. 158: Die Top 25-Airports mit dem schnellsten Wachstum .....	227
Abb. 159: Veränderung der Anteile an globaler Luftfracht 2016 im Vergleich zum Vorjahr .....	228
Abb. 160: Anteil und Wachstumsrate international geflogener Frachtonnen 2017 .....	229

Abb. 161: Streckennetz Ethiopian Airlines Cargo .....	230
Abb. 162: Umgeschlagene Frachttonnen am Addis Ababa Airport.....	231
Abb. 163: Baustelle des neuen Cargo Terminals am Addis Ababa Airport.....	231
Abb. 164: Flugdauer von Äthiopien aus in wichtige Märkte weltweit.....	232
Abb. 165: Genehmigungsdauer Geschäftstätigkeiten ausländischer Investoren in Äthiopien .....	234
Abb. 166: Transferpassagiere am Addis Ababa Airport nach Region .....	236
Abb. 167: Internationales Terminal 2 am Bole Airport .....	239
Abb. 168: Höhenlage Addis Abeba mit Flughafen und Umgebung.....	240
Abb. 169: Routenführung Ethiopian Airlines-Flüge von Addis nach Nordamerika .....	241
Abb. 170: Entwicklung des globalen Luftverkehrs und Zukunftsprognose .....	242
Abb. 171: Bole Expansion Project – Simulation, Baustelle 2015/16.....	244
Abb. 172: Potenzielle Standorte eines neuen Mega-Hub-Airports für Addis Abeba .....	247
Abb. 173: Aviation Mega-Cities 2035 .....	248
Abb. 174: Baustellenbereiche Flughafenexpansion und bisherige Außengastronomie.....	252
Abb. 175: Screenshot Simulation Bole Expansion Project .....	252
Abb. 176: Addis Ababa Bole International Airport .....	254
Abb. 177: Ein Hub in Raum und Zeit .....	261



## Abkürzungen und Zeichen

AABIA	Addis Ababa Bole International Airport
AAU	Addis Ababa University
ACET	African Center for Economic Transformation
ACI	Airports Council International
ADD	Addis Ababa Airport (Drei-Letter-Code)
ADPI	Aéroports de Paris Ingénierie
AFCAC	African Civil Aviation Commission
AfDB	African Development Bank
AFRAA	African Airlines Association
amh.	amharisch
ASK	Available Seat Kilometers
ATAG	Air Transport Action Group
ATW	Air Transport World
AU	Afrikanische Union
AVIC	Aviation Industry Corporation of China
BASA	Bilateral Air Service Agreement
BDL	Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft
BIP	Bruttoinlandsprodukt
CEO	Chief Executive Officer
CSA	Central Statistical Agency
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
EAA	Ethiopian Airlines Aviation Academy
EAE	Ethiopian Airports Enterprise
EAL	Ethiopian Airlines
EATCA	Ethiopian Air Traffic Controllers' Association
ECAA	Ethiopian Civil Aviation Authority
EEA	Ethiopian Economics Association
EIC	Ethiopian Investment Commission
ENA	Ethiopian News Agency
EPRDF	Ethiopian People's Revolutionary Democratic Front
ET	Ethiopian Airlines (IATA-Code)
EU	Europäische Union
FDI	Foreign Direct Investment
FOCAC	Forum on China-Africa Cooperation
FTK	Freight Tonne Kilometers
GARS	German Aviation Research Society
GCI	Global Competitive Index
GDP	Gross domestic product
GERD	Grand Ethiopian Renaissance Dam
GIZ	Deutsche Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit
GOE	Government of Ethiopia
GTP	Growth and Transformation Plan
HDI	Human Development Index
IATA	International Air Transport Association
ICA	Infrastructure Consortium for Africa
ICAO	International Civil Aviation Organization
IAG	Ibrahim Index of African Governance
IKT	Informations- und Kommunikationstechnologie
JV	Joint Venture
k.A.	keine Angabe
m	männlich

MoT	Ministry of Transport
MoCT	Minsitry of Culture and Tourism
MoFED	Ministry of Finance and Economic Development
MPI	Multidimensional Poverty Index
MRO	Maintenance, Repair and Overhaul
NGO	Non-Governmental Organization
OAG	Official Airline Guide
OAU	Organisation für Afrikanische Einheit
ODA	Official Development Aid
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
OED	Oxford English Dictionary
OPHI	Oxford Poverty and Human Development Initiative
OTP	on-time performance
PAX	Persons approximately
PRA	Participatory Rural Appraisal
RPK	Revenue Passenger Kilometers
SAA	South African Airways
SAATM	Single African Air Transport Market
SSA	Subsahara-Afrika
UN	United Nations
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UNDESA	United Nations Department of Economic and Social Affairs
UNDP	United Nations Development Programme
UNECA	United Nations Economic Commission for Africa
w	weiblich
WATS	World Air Transport Statistics
YD	Yamoussoukro Decision
zit.	zitiert (nach)
▣	Experteninterview
📄	Umfrage/Survey

## 1. Einleitung

[...] flying has encouraged particular ways of seeing and conceiving of the world  
(ADEY et al. 2007:777)

Es ist noch nicht lange her, da dauerte eine Reise von Europa nach Übersee mehrere Wochen. Für die erste Nonstop-Überquerung des Atlantiks von New York nach Paris mit dem Flugzeug brauchte Charles Lindbergh im Jahre 1927 eineinhalb Tage. Mittlerweile sind Ziele in aller Welt durch den Luftverkehr in wenigen Stunden erreichbar. Unser Globus ist räumlich und zeitlich zusammengewachsen.

Heute zeichnet sich ab, dass eine solche unaufhaltsam erscheinende Beschleunigung nicht fortschreitet, ohne an Grenzen zu stoßen. Die weltweite Zunahme des Flugverkehrs führt gegenwärtig bereits vielerorts zu Überlastungserscheinungen. Kleinste unvorhergesehene Unregelmäßigkeiten können dafür sorgen, dass in der Folge Abläufe großflächig gestört und sogar lahmgelegt werden. Der Erfolg des Systems ‚Luftverkehr‘ wird gewissermaßen zu einer Bedrohung für die Effizienz seiner Prozesse und die Funktionstüchtigkeit seiner Infrastruktur – zu allererst dort, wo Bewegungen und Austausch am dichtesten sind.

Der afrikanische Kontinent erschien aus europäischer Sicht lange Zeit unvorstellbar abgelegen und unwegsam. Bis ins Kolonialzeitalter erfasste eine Annäherung von außen nur die Ränder, weite Teile eines ‚dunklen‘ Kontinents blieben unbekannt. Heute dagegen steht Afrika zunehmend im Zentrum weltpolitischer Aufmerksamkeit. Viele Betrachter sehen das Schicksal unseres Globus mit der zukünftigen Entwicklung dieses Erdteils untrennbar verbunden.

### 1.1 Problemaufriss

„Africa [...] rises but remains disconnected” (MAYAKI 2014) – im spannungsvollen Widerspruch einer Schlagzeile aus Äthiopiens größter englischsprachiger Wochenzeitung kommt der Problemzusammenhang dieser Arbeit zum Ausdruck. Einerseits steht der afrikanische Erdteil für enorme Entwicklungsdynamiken. Mit Blick auf wirtschaftliche Wachstumsraten, Investitionen in die Transportinfrastruktur und Innovationen im Bereich Informations- und Kommunikationstechnologie gilt Afrika als Kontinent der Möglichkeiten. Diese Aussichten haben einen hoffnungsvollen „Africa rising“-Diskurs (*The Economist* 2011, vgl. Abb. 1) entstehen lassen, der die schiere Größe und enormen Potenziale dieses Zukunftsmarktes hervorhebt (MAHAJAN 2009:28). Ihm zufolge wird die globale Rolle des Kontinents mit wachsender Attraktivität weiterhin stark zunehmen. Mittlerweile ist es vor allem unter internationalen Investoren zu einem „new scramble for Africa“ (CARMODY 2011) gekommen, der einen „Afrika-Boom“ (SIEREN/SIEREN 2015) ausgelöst hat.



Abb. 1: Africa rising (*The Economist* 2011)

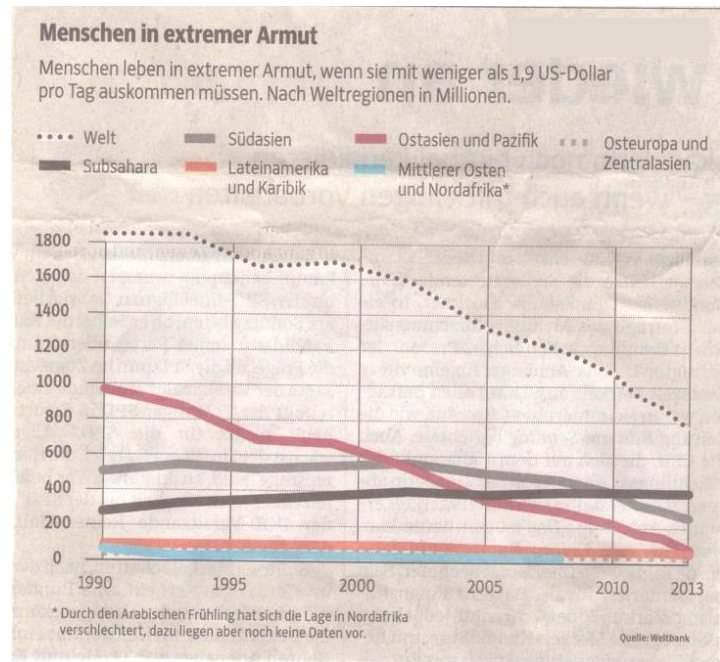


Abb. 2: Menschen in extremer Armut (PFAFF 2016b)

Doch parallel dazu lässt sich eine weitere, zweite Geschichte erzählen, welche die Forderungen und Errungenschaften eines solchen Wachstumskurses in Frage stellt. Kritisiert werden vor allem die mangelnden Aufstiegsmöglichkeiten afrikanischer Gesellschaften. Trotz wirtschaftlichen Aufschwungs verbessern sich die gefühlten Lebensbedingungen für einen Großteil der Menschen kaum. Wie Untersuchungen des Datenanalyse-Portals ‚Afrobarometer‘ zeigen, wird die Lücke zwischen Arm und Reich sogar zusehends größer (HOFMEYR 2013). Daneben produzieren zugkräftige Abkommen zwischen Regierungen, die um Investitionen werben, und ausländischen Geldgebern neue Abhängigkeiten (TAYLOR 2014). Erneut flackert das überholt geglaubte Bild eines Problemkontinents auf, der durch Kriege, Krisen, Krankheiten und Korruption gekennzeichnet zu sein scheint (GRILL 2016). Nach wie vor sehen sich weite Teile der dortigen Bevölkerung von Hunger und Armut bedroht. Daten des Welthunger-Index weisen für Subsahara-Afrika eine anhaltend hohe Unterernährung aus; ihr Wert hat sich zwischen 2007 und 2016 kaum verändert (WELTHUNGERHILFE 2017:12). Im Laufe dieser Jahre hat die absolute Anzahl von Menschen in extremer Armut aufgrund des Bevölkerungswachstums sogar zugenommen – entgegen dem weltweiten Trend (WORLD BANK 2016b:XI, vgl. Abb. 2).

Vom Widerspruch dieser beiden – optimistisch bzw. pessimistisch geprägten – Narrative wird nicht nur die mediale, sondern auch die wissenschaftliche Aufmerksamkeit für den afrikanischen Kontinent beeinflusst. Vielfach „dominieren Schönfärber und vor allem Apokalyptiker die Debatte“, ist zu beklagen, obwohl sich in der Realität ein weitaus komplexeres Bild ergebe (ECKERT 2016). Viele Stimmen sprechen von einer Afrika-Wahrnehmung, die durch „understanding and misunderstanding“ (BINNS et al. 2012:2) geprägt sei, weil sie der großen physischen und sozialen Diversität des Kontinents nicht gerecht werden könne.

Statt bei einseitigen Etikettierungen als „hoffnungsloser Fall“ oder „Aufstiegswunder“ (KAPPEL 2013) stehenzubleiben muss es also vielmehr darum gehen, die verallgemeinernden Debatten aufzubrechen. Dabei sind Ambivalenzen und Disparitäten anzuerkennen – in Bezug auf die

globale Einbindung Afrikas, hinsichtlich des Verhältnisses zwischen den afrikanischen Nationen untereinander bis hin zu den Bedingungen innerhalb einzelner Länder oder Städte. Ins Zentrum der Aufmerksamkeit gehören spezielle Entwicklungspfade. Sie weisen jeweils eigene Übergänge und Brüche auf zwischen den beiden Polen „rising“ und „reeling“ (KUO 2016b). Ihre Prozesse erstrecken sich über unterschiedliche Reichweiten und laufen mit wechselnden Geschwindigkeiten ab. Um eine Annäherung an solche Zwischenräume zu schaffen, taucht die Arbeit ein in die Wirklichkeiten eines Schauplatzes, der in den gängigen Diskursen über Afrika bislang kaum vorkommt.

### 1.2 Untersuchungsgegenstand



Abb. 3: The two faces of Africa (*African Business* 2014)

men solcher Art drücken Wachstumsraten zwar nach oben; „but at the same time“, so geben afrikanische Ökonomen zu bedenken, „they leave out many people, creating dangerous resentments“ (zit. GETTLEMAN 2016). Derartige Widersprüche zwischen scheinbar grenzenlosem Wachstum und deutlich eingeschränkten Freiheiten im Land lassen von einem „Ethiopia paradox“ sprechen (MANSON 2015).

Für Entwicklung in Äthiopien wächst seit geraumer Zeit ein neues Thema heran. Es handelt sich um den rasant an Bedeutung gewinnenden Flugverkehr und, damit zusammenhängend, den kontinuierlichen Ausbau des Flughafens in Addis Abeba<sup>1</sup>. Ein Land, das lange ausschließlich

<sup>1</sup> Für die Schreibweise des Namens der äthiopischen Hauptstadt gibt es unterschiedliche Varianten. Der zweite Vokal des zweiten Wortes (አዲስ = "Abəba") wird im Amharischen ausgesprochen als Laut zwischen offenem "a" und "e", der dem "ä" der deutschen Sprache nahe kommt. Die offizielle, im anglophonen und internationalen Kontext gebräuchliche Bezeichnung für den Flughafen lautet "Addis Ababa Airport".

als Synonym für Dürre, Hunger und Armut gegolten hat, ist dabei, zur „Perle der afrikanischen Luftfahrt“ zu werden (SPAETH 2010:R2). Hier liegt der Untersuchungsgegenstand dieser Arbeit. Er ist von hoher Aktualität und gesellschaftlicher Relevanz – nicht nur für Äthiopien, sondern für den gesamten afrikanischen Kontext. Der damit verbundene Wahrnehmungswandel besitzt großen Symbolgehalt und eine weitreichende Ausstrahlungskraft. Glaubt man den Worten eines ehemaligen Vorstandschefs von Ethiopian Airlines, dann wird der Aufstieg des Addis Ababa Airport zu einem interkontinentalen Luftfahrt-Hub „die Moral in ganz Afrika heben und das Gefühl beenden, ein von der Welt abgehängter Kontinent zu sein“ (Girma Wake, zit. ebd.).

Die staatliche Führung in Äthiopien verknüpft die Luftfahrt als strategischen Sektor besonders eng mit hochrelevanten Entwicklungsbereichen des Landes – wie Infrastruktur, Export, ausländischen Direktinvestitionen und Tourismus. Doch wird die wachsende Rolle Äthopiens im Flugverkehr – dort wie hierzulande – in seinen Auswirkungen noch zu wenig wahrgenommen. „Die Erfolgsgeschichte der äthiopischen Luftfahrtgesellschaft“ erscheint „symptomatisch für das ganze Land: Äthiopien ist seit vielen Jahren auf der Überholspur, doch gemerkt hat das in Europa bislang offensichtlich keiner“ (SCHEEN 2015:5).

### **1.3 Erkenntnisinteresse**

Die genannten Widersprüche in Äthiopiens Entwicklungsweg, zugespitzt als besonders auffällige Dynamik innerhalb des Luftfahrtsektors, machen den Flughafen Addis Abeba zu einem vielversprechenden Untersuchungsgegenstand geographischer Entwicklungsforschung. Dabei soll es nicht um eine überwiegend betriebswirtschaftlich orientierte Potenzialanalyse gehen, auch nicht um eine primär theoriegeleitete Diskussion zwischen unterschiedlichen Entwicklungsmodellen. Vielmehr liegt das Erkenntnisinteresse dieser Arbeit darin, den Flughafen Addis Abeba in der Rolle zu beleuchten, die er momentan gewinnt: als Ort der Vermittlung von Prozessen zwischen Globalisierung und Fragmentierung.

Raum und Zeit bilden als übergeordnete Variablen das Muster für die Untersuchung. Der Forschungsgegenstand ‚Flughafen‘ steht für weltweite Vernetzung und Beschleunigung. Aber erst der Blick auf die Gesamtheit der damit verbundenen Effekte entfaltet die volle, gesellschaftlich relevante Qualität, die Gegenstand und Thema aufweisen – „constructing a parallel and cross-cutting perspective on urban and infrastructural change“ (GRAHAM/MARVIN 2001:33). Aus diesem Zusammenspiel erwachsen neue Erkenntnisse darüber, welche Veränderungen mit der Ausweitung des afrikanischen Luftverkehrs tatsächlich einhergehen. Die boomende Luftfahrt am Standort Addis Abeba und der expandierende Flughafen besitzen vielfältige Auswirkungen für Äthiopien und darüber hinaus. Mit der Schaffung globaler Flugverbindungen kommt es zu einer Neuordnung geographischer Positionierungen und sozio-ökonomischer Beziehungen. Raumpräsenz und Transportleistung des Flughafens erzeugen teilweise konflikträchtige Aushandlungsprozesse bis hin auf die lokale Ebene. Insofern sind die Ergebnisse einer solchen neu orientierenden Sicht nicht nur für die Geographische Entwicklungsforschung, sondern auch für viele Bereiche der Stadt-, Wirtschafts- und Sozialgeographie von Interesse. Und im Sinne einer interdisziplinären Luftverkehrsforschung (vgl. GERMAN AVIATION RESEARCH SOCIETY 2016a) will diese Arbeit

einen Impuls geben für weitere Untersuchungen und Beiträge liefern zu einer „Geography of Airports“ (KELLERMAN 2008).

Die Arbeit greift Forschungslücken in den Bereichen Luftfahrt und Entwicklung sowie zur Rolle von Flughäfen in Afrika auf. Der Addis Ababa Airport bietet ein relevantes Untersuchungsobjekt, das in diesem Kontext bislang noch unerforscht ist. Er verlangt die Anwendung multipler Forschungstools mit quantitativen und qualitativen Verfahren, erweitert durch partizipative Komponenten. Eine solche Verknüpfung bedeutet für die Flughafenforschung einen neuartigen Untersuchungsansatz. Die Zusammenschau aus statistischem Material, öffentlichen Diskursen und aktorspezifischer Wahrnehmung lässt ein vielseitiges Bild einer Realität entstehen, auf die Kräfte der Globalisierung und Fragmentierung einwirken.

Der Flughafen der Hauptstadt Äthiopiens liefert mit seinen Rahmenbedingungen einen hochdynamischen Untersuchungsraum. Komplexe Interaktionen zwischen Globalem und Lokalem werden dort in Gang gesetzt – an einem Umschlagplatz ganz eigener Entwicklungsprozesse, deren volle Ausprägung sich in unterschiedlichen raum-zeitlichen Dimensionen erweisen wird. Wie ist es möglich, dass in einem der ärmsten Länder Subsahara-Afrikas ein moderner und hochdynamischer Hub-Flughafen mit Vormachtstellung auf dem afrikanischen Kontinent und Ambitionen weit darüber hinaus entsteht? Was bedeutet diese Konstellation für die Entwicklung Äthiopiens? Gibt es die Möglichkeit, über den Flughafen bestimmte Entwicklungsprozesse zu steuern? An diesen aktuellen Perspektiven setzt das Erkenntnisinteresse der vorliegenden Arbeit an.

### **1.4 Konzeption der Arbeit**

Der Titel der Arbeit „Addis Ababa Airport zwischen Globalisierung und Fragmentierung – Ein Hub in Raum und Zeit“ gibt Konzept und Dimensionen für den Forschungsprozess vor. Der Untersuchungsraum liegt in der äthiopischen Hauptstadt. Hier steht der Flughafen Addis Abeba im Zentrum von Abläufen mit teils konträren Effekten. Im Zuge der Globalisierung sorgt er für Anbindung und Transport von Menschen, Gütern, Kapital und Informationen. Zugleich produziert er aber auch Formen von Fragmentierung über soziale, wirtschaftliche, kulturelle und politische Abgrenzungen. Das Modell des ‚Hub‘ soll als Kompass dienen, um diese vielfältigen, ambivalenten Entwicklungen und Wirkungen zu fassen. Raum und Zeit bilden dafür übergeordnete Kategorien der Untersuchung.

Die Einleitung führt den Leser<sup>2</sup> heran an den Problemzusammenhang. Gegensätzliche Afrika-Diskurse beschreiben den Hintergrund für widersprüchliche Entwicklungen in Äthiopien, wo der Flugverkehr als wachsender Faktor an Relevanz gewinnt und den Addis Ababa Airport zum zentralen Player werden lässt. Einen Überblick zum Stand der Forschung über Flughäfen in den Raumwissenschaften gibt das zweite Kapitel, ausgerichtet nach unterschiedlichen human-geographischen Perspektiven. Für eine ‚Geographie des Flughafens‘ stellt das dritte Kapitel grundlegende raum-zeitliche Bezüge vor. Sie bilden die Grundlage für die theoretischen Konzepte von Globalisierung und Fragmentierung, mit deren Hilfe die erhobenen empirischen Daten interpretiert werden können. Das vierte Kapitel erläutert das gewählte Bild eines ‚Hub‘ als Modell

---

<sup>2</sup> Gemeint sind Leserinnen und Leser; im Folgenden sinngemäß ebenso umfassend für Personengruppen wie Teilnehmer, Einwohner, Touristen, Passagiere u.ä.

und überprüft seine Eignung für die Darstellung von Geltungsbereichen und Wirkungspfaden eines Airports. Orientierung für den Untersuchungsraum liefert das fünfte Kapitel: Eingebettet in den afrikanischen Kontext wird Äthiopien als Luftfahrtstandort vorgestellt und sein zentrales Drehkreuz Addis Ababa Bole International Airport beleuchtet. Die Annäherung geschieht auf methodisch vielfältige Weise; Kapitel sechs gibt darüber Auskunft, welche unterschiedlichen Formen der Beschaffung, Erhebung und Interpretation von Datenmaterial zum Einsatz kommen. Zentrale Ergebnisse der Forschung werden in Kapitel sieben und acht ausgebreitet. Für den Flughafen Addis als Hub im Raum ergeben sich Befunde zwischen Konnektivität und Begrenzung in globalem, kontinentalem, nationalem und lokalem Maßstab. Den Airport als Hub in der Zeit charakterisiert die Konfrontation aus historischer Persistenz, aktuellen Rhythmen, beschleunigten Dynamiken und antizipierter Zukunft. Raum- und zeitbezogene Aussagen werden im neunten Kapitel zusammengeführt und in ein übergreifendes Deutungsmuster übertragen. Schließlich folgen der Nachweis verwendeter Literatur und ein Anhang mit Dokumentation zu Interviews, Umfragen und begleitenden Forschungsaktivitäten vor Ort.



## 2. Flughäfen in den Raumwissenschaften – Gegenstände und Perspektiven

As the gateways to aviation, airports [...] play an important role in facilitating tourism, business travel, and global supply chains. For incoming travelers, the airport contributes to their first impression of a city or country. And for outbound travel, particularly on short-haul journeys, passengers may spend as much, or even more, time at the airport as they do in the air (INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION IATA 2017i:5)

Die Bedeutung von Flughäfen in den Raumwissenschaften ist bislang eher vernachlässigt worden; seit jüngerer Zeit erst, wie auf dem deutschen Geographentag Passau 2013, werden Airports als „neuartige Kristallisationspunkte der Raumentwicklung“ wahrgenommen (DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR GEOGRAPHIE 2013:104). Einen großen Anteil daran hat die Stadtgeographie (vgl. das Themenheft „Flughäfen und Stadtentwicklung“, *Geographische Rundschau* 2014). Logistische Fragestellungen im Hinblick auf den Transportbereich untersucht die Verkehrsgeographie, vorwiegend als primär quantitativ orientierte Mobilitätsforschung (RODRIGUE 2009, KNOWLES et al. 2008). Damit verbunden ist zumeist ein wirtschaftlich motiviertes Erkenntnisinteresse, dem es vor allem um eine flughafentechnische Optimierung von Prozessen, Vorhersagen und Steuerungsmöglichkeiten geht. Demgegenüber mangelt es an einem Verständnis des Flughafens, das sozial- und gesellschaftswissenschaftliche Komponenten und deren Verbindung stärker in den Vordergrund rückt (vgl. ADEY et al. 2007). Diesem Defizit ist zu begegnen mit der Synthese unterschiedlicher humangeographischer Teildisziplinen. Eine solchermaßen aufgeweitete Perspektive mündet in einer Geographischen Entwicklungsforschung des Flughafens.

Ausgehend vom Verhältnis zwischen Flughafen und Stadt werden Modelle flughafenbezogener Stadtentwicklung vorgestellt und mit ihren wirtschaftlichen Effekten in Zusammenhang gebracht. Neue Diskurse führen zu alternativen Herangehensweisen an den Flughafen als einen Sozialraum unterschiedlicher Wahrnehmungen zwischen weltweiter Standardisierung und individuell differenzierbarem Erleben. Diese Zugänge, miteinander verknüpft, lassen sich problemorientiert im Flughafen als einem Raum für Entwicklung, Wachstum und Transformation zusammenführen. Er steht für einen Entwicklungsraum in Bewegung, die sich von globalem Ausmaß bis hinein in lokale Dimensionen erstreckt.

### 2.1 Flughafen und Stadt: Airport City, Aviation und Non-Aviation

Das Zusammenspiel von Flughafen und Stadt wird bereits in einigen Forschungsansätzen betrachtet. Die aktuellsten Modelle versuchen, für das Umfeld von Großflughäfen ein Zusammenwirken von räumlichen Mustern und Nutzungstypen zu analysieren. Wie für die nachhaltige Stadtentwicklung schon seit langem gefordert, spielen auch hier die räumlichen Ordnungsprinzipien von „Dichte, Mischung und Polyzentralität“ (WIEGANDT 2002:114) als Leitbilder eine Rolle. Dies wird umso wichtiger, wenn es rings um den Airport zu Nachverdichtung kommt, um Funktionserweiterungen geht und damit neue Aktivitätszentren entstehen. Auch dann drohen stets erhöhter Flächenverbrauch, Entmischungstendenzen und eine allgemeine Verkehrszunahme durch längere Wege und komplexere Pendlerverflechtungen.

Mit einer Annäherung an städtische Merkmale und urbane Strukturen lässt sich der Aktionsraum ‚Flughafen‘ besser darstellen. Dieser wächst in zunehmendem Maße um den Kern-

flugbetrieb herum zu einem immer wichtiger werdenden Non-Aviation-Bereich. Zu der reinen Transportleistung gesellen sich Geschäftsaktivitäten in Shopping Malls und Konferenzzentren. Modelle allerdings, die in der Folge Flughäfen vorrangig als Wirtschaftszentren und Wissens-knoten beschreiben wollen, bleiben einseitig ausgerichtet, solange sie dabei einzelne räumliche und funktionale Einheiten isoliert betrachten. Erst integrative Ansätze lassen Flughäfen als multi-funktionale Motoren für Verkehr, Städte, Wirtschaft und Wandel verstehen. Sie eröffnen damit die Möglichkeit, den Fokus auch auf alle beteiligten Akteursgruppen auszuweiten.

### 2.1.1 Modelle flughafenbezogener Stadtentwicklung

Eine Reihe von Modellen steht im Bereich der Stadtgeographie zur Verfügung, um das Verhältnis von Flughäfen und Städten zu bestimmen. Dabei geht es nicht mehr nur darum, Abläufe regionaler Stadtentwicklung zu verstehen. Insbesondere vor dem Hintergrund der Stadtplanung rückt zunehmend auch die Frage der Steuerbarkeit räumlich verflochtener Entwicklungsprozesse in den Vordergrund.

Als prominentes Modell hat sich das Bild der „Airport City“ (z.B. GÜLLER/GÜLLER 2001) durchgesetzt (Abb. 4). Der Begriff suggeriert die Herausbildung einer vollständigen (Flughafen-) Stadt. Er beschreibt eine inhaltliche und räumliche Aufweitung des Flughafens, die über die Ansiedlung von städtischen Funktionen erfolgt. Das Areal, das sich unmittelbar an das Flughafen-terminal anschließt, erfährt dabei eine zunehmende Kommerzialisierung und Internationalisierung durch die Niederlassung von Businessparks, Hotels, Konferenzzentren, Büros, Logistikbetrieben und Gewerbe. Alle diese Aktivitäten nutzen die Nähe zum Flughafen als Standortvorteil – Airport Cities werden zu „Gateways der metropolitanen Ökonomie“ (VOLGMANN 2013).

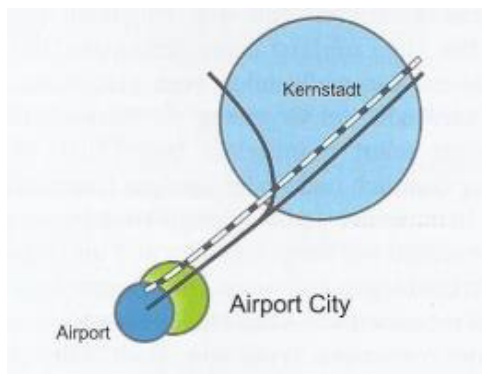


Abb. 4: Airport City (BRAUN/SCHLAACK 2014:9)

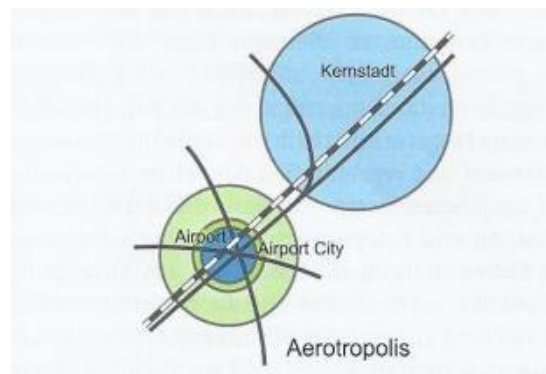


Abb. 5: Aerotropolis (BRAUN/SCHLAACK 2014:9)

Dadurch aber kann es zu neuen Konkurrenzen mit bereits bestehenden Stadtzentren kommen. Allerdings können Airport Cities nicht alle städtischen Funktionen aufweisen. So besitzen sie keine Wohnfunktion und lassen sich folglich nicht über eine feste Einwohnerzahl definieren; auch verfügen sie nicht über eine administrative Gemeindeverwaltung. Gegenüber Städten fehlt zudem eine soziale, historische und kulturelle Identität, die urbane Akzente setzen könnte (SCHULZ et al. 2010:80-97). Tatsächlich kommt es anstelle der propagierten Stadtwerdung vielfach zu fragmentierenden Zersiedlungsprozessen – deren kleinteilig nebeneinander bestehende, insuläre Nutzungsformen wiederum zu Konflikten führen können.

Einige Mängel dieser Modellbildung versucht das Konzept der „Aerotropolis“ (KASARDA/LINDSAY 2011) auszugleichen (vgl. Abb. 5). Der Begriff bietet als Wortschöpfung aus dem Altgriechischen eine neue Verbindung zwischen Luft (ἀήρ) und Metropole (μητρόπολις). Rings um die Airport City als Kern siedeln sich in einem räumlich größeren Areal neue Funktionen an. Neben einer Ausdifferenzierung der bereits bestehenden Geschäftsbereiche (Abb. 6) sind in verschiedenen Clustern erstmals auch Wohn-, Freizeit- und Ausbildungsfunktionen vorgesehen (vgl. Abb. 7). Erschlossen werden die Gebiete über radial verlaufende Schnellstraßen („Aerolanes“) und Hochgeschwindigkeitszugtrassen („Aerotrains“). Jedoch stellt auch die Aerotropolis ein Leitbild räumlicher Entwicklung dar, das für einen hohen Flächenverbrauch sorgt und diverse Suburbanisierungsprozesse fördert. Insbesondere im europäischen, historisch gewachsenen Stadtkontext bleibt es auf seine Anwendbarkeit hin zu überprüfen.

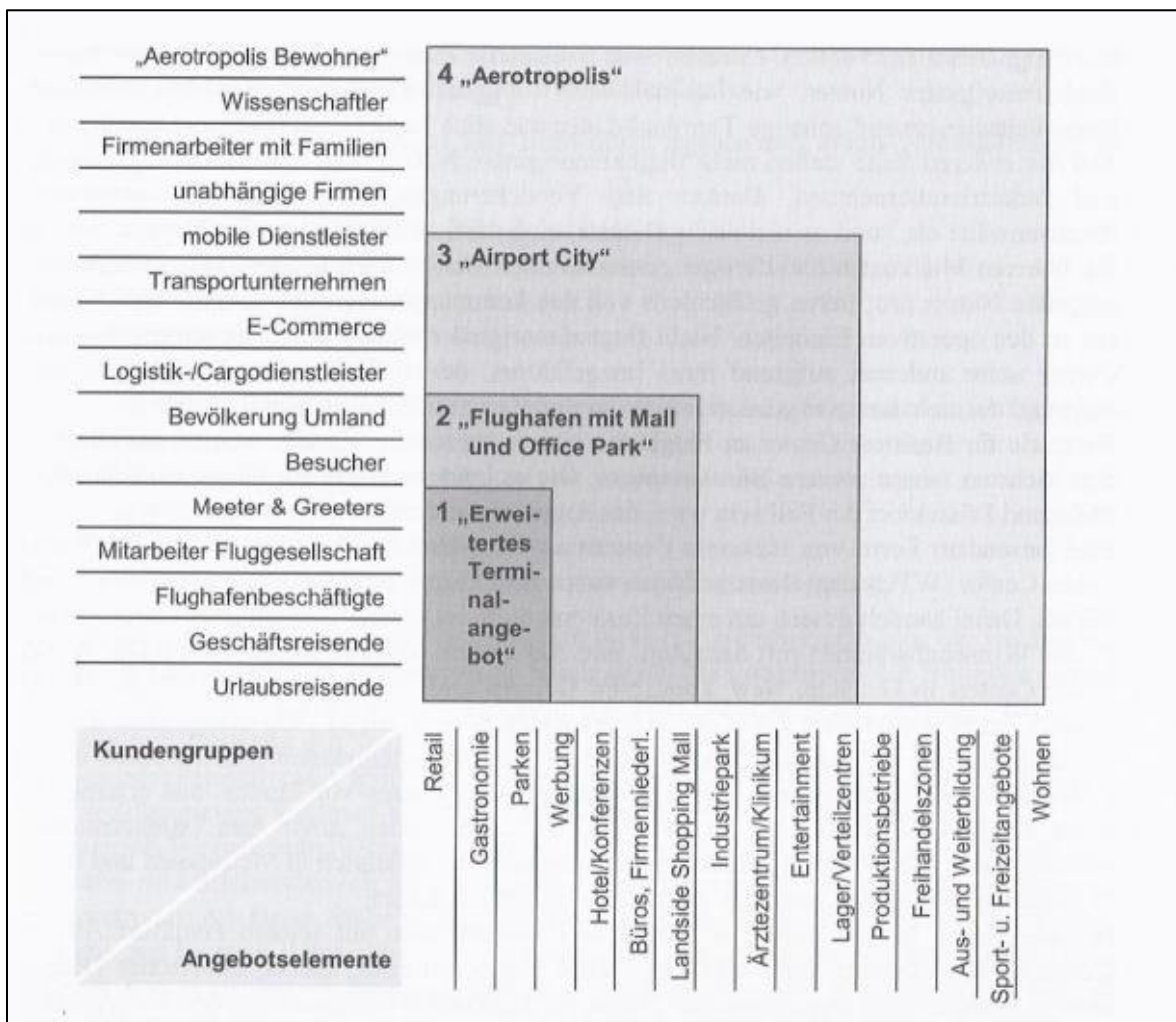


Abb. 6: Der Weg nach Aerotropolis (SCHULZ et al. 2010:89)



Abb. 7: Aerotropolis (KASARDA o.J.)

Während sich die räumlichen Modellvorstellungen der „Airport City“ und „Aerotropolis“ ausschließlich zum Flughafen hin orientieren, sehen andere Konzepte eine Einbeziehung bereits bestehender Zentren und Stadtregionen vor (Abb. 8). So beschreibt der „Airport Corridor“ (SCHAAFSMA et al. 2008) eine achsenförmige Stadtentwicklung entlang von schmalen Transportkorridoren (z.B. des Schienenverkehrs). Auch die Planungsvision der „Airport Region“ zielt auf eine Verflechtung, für die sie größere Flächen einer gesamten Region einbezieht. Allerdings gibt es für integrierende planerische Verflechtungen von Flughäfen und ihrem Umland nach diesem Muster bisher nur wenige Untersuchungen, so etwa zu Amsterdam, Frankfurt, Wien oder Zürich (vgl. das Themenheft „Neue Perspektiven für Flughafen und Stadt“, *Informationen zur Raumentwicklung* 2011). Das Konzept der „Airea“ (SCHLAACK 2010) hingegen beschäftigt sich nicht nur objektiv-analytisch mit einer flughafenbezogenen Raumanalyse, sondern nimmt erstmals auch Interaktionsformen in den Blick, die für die involvierten Akteure von Bedeutung sind: „An Flughäfen entstehen [...] Spannungsfelder zwischen globaler Erreichbarkeit und lokaler Lebensqualität – und sie sind zunehmend Impulsgeber für die Entwicklung von Städten und ganzen Regionen“ (BRAUN/SCHLAACK 2014:4).

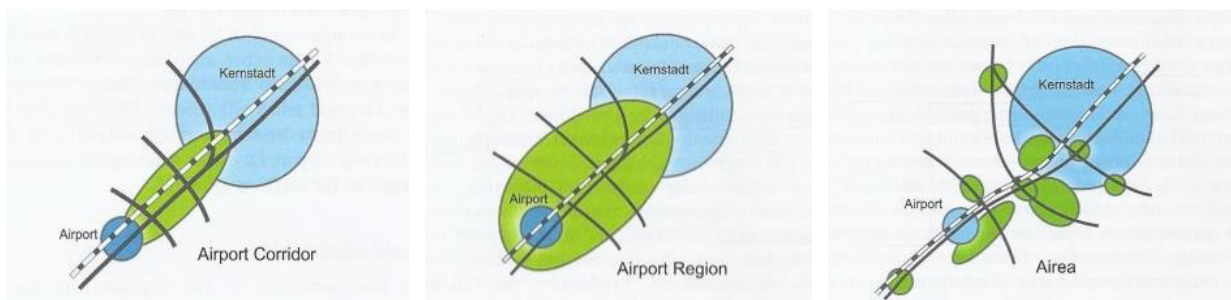


Abb. 8: Airport Corridor, Airport Region, Airea (BRAUN/SCHLAACK 2014:9)

In der Zusammenschau der Modelle flughafenbezogener Stadtentwicklung zeigt sich, dass sich ein Wandel vollzieht „from concepts of structures to notions of networks and nodes“ (DODSON/ GLEESON 2009:82). Städte und Flughäfen werden weniger als starr abgegrenzte Einheiten („Container“) betrachtet, sondern erscheinen zunehmend als regionale Knotenpunkte, die in vielfacher Weise untereinander in Beziehung stehen. Dennoch können diese Modelle die tatsächliche Einbindung des Flughafens in die Stadt bzw. die Entstehung neuer städtischer Pole im Umfeld von Flughäfen nicht hinreichend abbilden. Zur Wirklichkeit gehört, dass mit den Prozessen von Vernetzung und Expansion rund um Flughäfen zugleich auch fragmentierende Momente verbunden sind. Anstelle einer als zusammenhängend suggerierten Flughafenregion handelt es sich in der Realität vielfach um mehrere, voneinander isolierte Cluster linienförmiger Zersiedlung und nicht-harmonisierter Akteursgruppen. Dies wird am ehesten im Modell der Airea angedeutet. Doch die darin verborgenen Spannungsfelder erschließen sich erst vollständig, wenn neben den stadtgeographischen Zugriff weitere geographische Perspektiven treten. Sie helfen dabei, airport-bezogene Ökonomien, Sozialräume und Entwicklungspfade noch genauer zu bestimmen.

### 2.1.2 Airports als Standorte für Wirtschaft und Wissen

Die zivile Luftfahrt leistet vielfältige Beiträge zur globalen Wirtschaft, sei es in den Bereichen Handel, Geschäftsverkehr, Arbeitsmarkt oder Tourismus (vgl. AIR TRANSPORT ACTION GROUP, ATAG 2005). Mit Hilfe komplexer Analysen und Verfahren lässt sich auch der Beitrag eines Flughafens zur lokalen bzw. nationalen Wirtschaft abschätzen (INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION, ICAO 2017a:102; HUDERERK-GLAPSKA et al. 2016). Flughäfen vereinbaren zahlreiche sozio-ökonomische Funktionen. Ihre Wirkungszusammenhänge lassen sich auf unterschiedlichen Ebenen darstellen (Abb. 9).

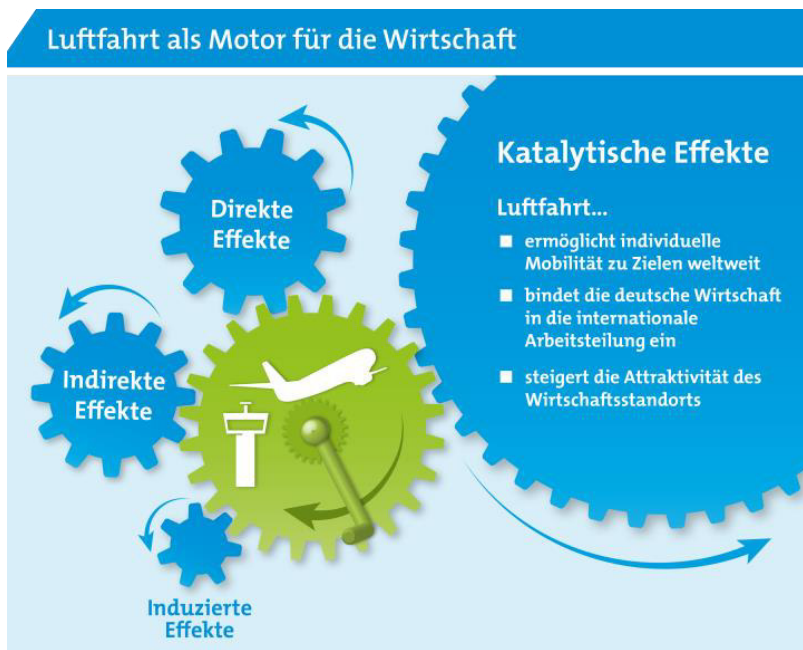


Abb. 9: Luftfahrt als Motor für die Wirtschaft (BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN LUFTVERKEHRSWIRTSCHAFT 2016)

Möglich ist eine Unterscheidung zwischen direkten und indirekten Wirtschaftseffekten. Direkte ökonomische Effekte eines Flughafens entstehen durch die Arbeitsplätze, die auf dem Flughafengelände angesiedelt bzw. unmittelbar dem Flugbetrieb zuzuordnen sind. Dazu gehören Flughafenbetreiber, Luftverkehrs- und Frachtfluggesellschaften sowie angebundene weitere Unternehmen, die Verkehr und Services bereitstellen wie Handling, Catering, Wartung oder Betankung. Indirekte Effekte erge-

ben sich durch Beschäftigung und Wertschöpfung bei vor- und nachgelagerten Unternehmen im näheren und weiteren Flughafenumfeld, etwa aus dem Logistik-, Zulieferer- und Dienstleistungsbereich. Wirtschaftliche Effekte können aber auch als induziert bzw. katalytisch klassifiziert werden. Induzierte Effekte resultieren aus Nachfrage und Konsumentätigkeit der am Flughafen direkt und indirekt Beschäftigten. Katalytische Effekte, auch verstanden als „positive Externalitäten“ (BRAUN/SCHLAACK 2014:7), ergeben sich dagegen aus Wettbewerbsvorteilen, die aufgrund der Standortnähe zum Flughafen wirksam werden. Airports wirken insofern auch unterstützend für weitere Sektoren, wie z.B. Handel- und Investitionstätigkeiten, Import/Export, Grundstücksentwicklung und Tourismus. Die Wirkung dieser Effekte auf die Gesamtwirtschaft ist am größten, sie ist aber aufgrund ihrer Komplexität auch am schwierigsten zu erfassen (BUSER/FLINNER 2010). Allerdings bleibt zu beachten, dass all solche positiven Wirtschaftseffekte durch nachteilige Auswirkungen eingeschränkt werden können. So kann es zu Konkurrenz mit bestehenden Wirtschafts- und Beschäftigungsstrukturen kommen, und zu Umweltschädigungen und Lärmemissionen im Umfeld (GRAHAM/ISON 2014:95).

Flughäfen sind „letztlich eben auch Wirtschaftsbetriebe“ (RÖBEN 2015:20). Sie selbst sehen sich, vor allem durch eine zunehmende Liberalisierung des Luftfahrtmarktes, einem erhöhten Wettbewerb ausgesetzt und stehen unter steigendem Kostendruck. Mehr als der reine Flugbetrieb zählt die Profitabilität des Gesamtgeschäfts. Daher geht es verstärkt darum, der Gefahr sinkender Einnahmen im Flugverkehr durch alternative Geschäftsfelder entgegen-

## Airport economics at a glance

### Global industry revenue

**\$151.8**  
BILLION

#### Distribution:

Aeronautical 56%  
Non-aeronautical 39.8%  
Non-operating 4.2%

### Global aeronautical revenue per passenger

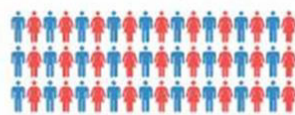
**\$11.23**

### Total cost per passenger

**\$15.58**

### Global non-aeronautical revenue per passenger

**\$ 7.97**



### Distribution of non-aeronautical revenue by key source:



Retail  
concessions  
26%



Car  
parking  
22.6%



Property &  
real estate  
15.7%



Other  
35.7%

zuwirken. So ist immer häufiger zu beobachten, dass das Kerngeschäft der Luftfahrt um zahlreiche „Non-Aviation“-Aktivitäten ergänzt wird. Auch wenn sich die Definitionen im Detail unterscheiden, sind damit all „jene Bereiche und Leistungen“ gemeint, „die an einem Flughafen nicht direkt mit dem Flugverkehr in Verbindung stehen“ (SCHULZ et al. 2010:49). Dazu zählen Angebote der Gastronomie und Hotellerie, Einzelhandel, Service- bzw. Beratungsdienstleistungen und Immobilienmanagement. Der Anteil dieser auch als „non-aeronautical“ bezeichneten Einnahmen macht mittlerweile global knapp 40 % des gesamten Geschäfts aus (Abb. 10). Auch damit wandeln sich Flughäfen immer häufiger zu landseitigen Airport Cities und multimodalen Standorten von Wirtschaft und Konsum. „Einige Flughäfen haben sich mittlerweile zu Zentren hochwertiger

Abb. 10: Ökonomische Effekte von Flughäfen 2015 (nach AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL ACI 2016)

Dienstleistungen entwickelt und übernehmen damit als Träger der regionalen und globalen Wirtschaftsentwicklung eine Schlüsselrolle“ (SCHULZ et al. 2010:34).

Jüngere Forschungsprojekte greifen diesen Wandel in Bezug auf einzelne funktionale Einheiten auf. Flughäfen werden zu Impulsgebern der Wirtschafts- und Stadtentwicklung: nicht nur als Immobilienstandorte und Arbeitsplatzzentren (BRAUN/SCHLAACK 2014), sondern auch im Sinne von Wissensökonomien (CONVENTZ/THIERSTEIN 2014). Solche Funktionalitäten erwachsen nicht zufällig und raumunabhängig, sondern werden durch die Standortvorteile eines Flughafens begünstigt. Eine räumliche Konzentration wissensintensiver Ökonomien ergibt sich „related to firms’ need for a set of infrastructural conditions, such as proximity to international gateway infrastructures, including airports“ (CONVENTZ et al. 2014:3). Mit den modernen Mitteln globaler Vernetzung und Erreichbarkeit erhält die vormoderne Ressource ‚Vertrauen‘ neues Gewicht. Wissensintensive Firmen können Informationsaustausch und persönliche Kontakte in weltweiten Zusammenhängen am besten in Flughafennähe realisieren. Durch derartige Standortverflechtungen überlagern sich am Flughafen räumliche und relationale Nähe (Abb. 11). Airports tragen als Transporteure von Wissen und Geschäftstätigkeit nicht nur zu einem räumlichen Austausch bei, sondern auch zu einer funktionalen Prägung ganzer Stadtregionen.

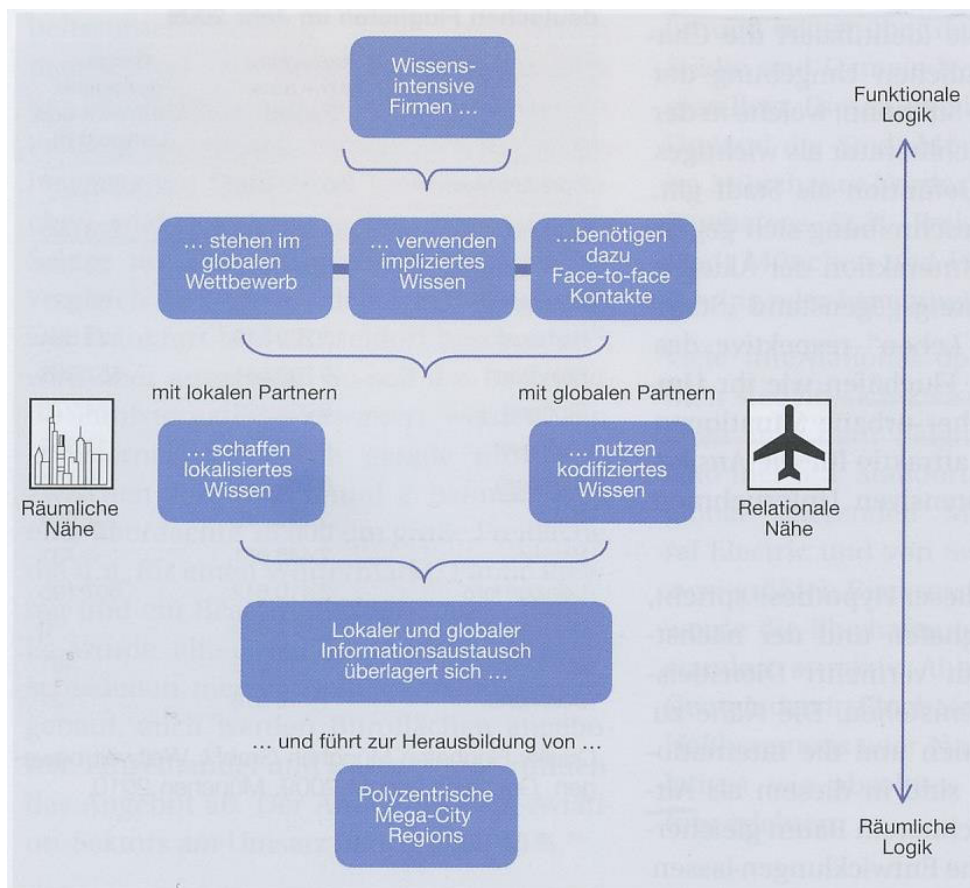


Abb. 11: Standortverflechtungen der Wissensökonomie (DROB/THIERSTEIN 2011:29)

Doch auch diese räumlichen und funktionalen Einheiten des Flughafens und seines Umfelds werden häufig immer noch eindimensional und isoliert voneinander betrachtet. Einzelne Bereiche wie bestimmte Branchen, Wirtschaftsstrukturen, Wohn- und Siedlungsentwicklung oder aus-

gewählte Akteurskonstellationen stehen für sich. Wieder ist hier eine Ausweitung des Blickfeldes sinnvoll. Nicht nur in der Wirtschaftsgeographie, sondern auch für Raum- und Stadtplanung bis hin zur Architektur gilt: „Airports are not just airports anymore“ (GÜLLER/GÜLLER 2001:5).

### **2.1.3 Neue Diskurse: Alternative Geographien des Flughafens**

Stadt- und wirtschaftsgeographische Forschungsinitiativen haben Airports mittlerweile identifiziert als Auslöser von Stadtentwicklungsprozessen sowie Plattformen für multifunktionale Wirtschaftsaktivitäten und Wissensproduktion. Im Sinne von KELLERMAN (2008:163f.) lässt sich die geographische Perspektive auf Flughäfen noch weiter öffnen. Die Basis dafür bieten zunächst „Airline Geographies“. Sie werden auf der Angebotsseite durch die Fluggesellschaften gezeichnet: Flüge als mobile Bewegungen zwischen Städten stellen Ausdrucksformen der Globalisierung dar, die in ihrer Intensität etwa über Flugfrequenz und Umfang der Passagierströme gemessen werden können. Diese Muster des Flugverkehrs werden auf weltweiter Ebene besonders in ihrer Bedeutung für Global Cities erforscht (DERUDDER et al. 2009, DERUDDER/WITLOX 2014). „Airport Geographies“ setzen darüber hinaus einen neuen Fokus auf Flughäfen, indem sie diese als „environment of ‚authorities““ erschließen wollen (KELLERMAN 2008). Denn Flughäfen werden relevant als Orte von Machtausübung unterschiedlicher Autoritäten. Dazu zählen steuernde und regulierende Behörden, räumliche Elemente des Flughafens und seiner Umgebung (Architektur, Infrastruktur, Zeichensysteme), der operative Betrieb mobiler Ströme an Land und in der Luft sowie die soziale Komponente menschlicher Interaktionsformen. Im Aufeinandertreffen von hierarchischen Autoritätsmustern, standardisierten Regulierungsmechanismen und besonderen Steuerungskräften produzieren Flughäfen eigene Geographien, die für die jeweiligen Nutzergruppen höchst unterschiedlich wirksam werden können.

Ein derartig erweitertes Verständnis sollte es der Forschung leichter machen, auch soziale und kulturelle Aspekte eines Flughafens im Sinne einer „social production and consumption of airspace“ (ADEY et al. 2007:773) angemessen zu berücksichtigen. SALTER mahnt an: „There is no institutionalization of ‚airport studies‘ in the social sciences or humanities – no research centers, journals or professional associations“ (2008a:X). Er leitet daraus die Notwendigkeit eines eigenen sozialwissenschaftlichen Forschungsfeldes ab. Zu kritisieren sei, dass sich die meisten Forschungsansätze mit Airports nur auf rein technisch-planerischer bzw. ökonomischer Management-Ebene auseinandersetzen, „with little considerations of the wider analysis of social and political trends“. Auch hierzulande sollten bestehende Forschungsplattformen, wie das Institut für Flughafenwesen und Luftverkehr im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), noch stärker auf alternative Impulse setzen. Dafür sind Geographien des Flughafens hilfreich, die unter Einbindung auch qualitativer Forschungstools den Airport als einen kontextspezifischen Sozialraum unterschiedlicher Gruppen, Wahrnehmungen und Bedeutungszuschreibungen erfahrbar machen.

## **2.2 Sozialraum Flughafen: Territorium und Netzwerk**

In einer zunehmend entgrenzten Welt mit globalisierten Wirtschaftsströmen und Lebensstilen bieten Flughäfen „an interesting place in the intersections between territoriality and relationality“ (MCNEILL 2011:150). Einerseits sorgen sie mit festen Strukturen für global standardisierte



Ordnungen homogener Abläufe und Funktionalitäten. In diesem Sinne kommen sie dem nahe, was zu den Merkmalen eines Territoriums zählt: „eine bestimmte Ordnung von Zugangs-, Durchgangs-, An- beziehungsweise Abwesenheits-, Ausgrenzungs- oder Aufenthaltsrelationen über ein bestimmtes Areal“ (HANNAH 2012:199). Durch die vereinheitlichende Kontrolle von Menschen und Dingen im Raum (vgl. SACK 1986:5) schaffen Flughäfen ein solches eigenes Territorium, dessen geschlossene Form exportierbar und weltweit gültig ist. Andererseits produzieren Flughäfen differenzierte und wandelbare Muster von Alltagsbezügen und soziokultureller Diversität. Daraus erwächst eine Vielfalt möglicher Relationen und Zugänge. Flughäfen schaffen globale Netzwerke auch jenseits territorialer Einheiten, sie halten Austausch über weite Distanzen aufrecht und formen neue lokale Beziehungen.

Ein besonderes Interesse bei dieser „Vermittlung von Netzwerk und Territorialität“ verdient die „Ebene der Knotenpunkte“ (POTTHAST 2012:278). Diese Schnittstellen hat die Forschung in den Blick zu nehmen – „not simply the economics or business cases but also the democratic and social implications of new modes of control and facilitation“ (SALTER 2008b:23). So lassen sich aus sozialgeographischer Perspektive über Flughäfen neue Dimensionen des „Geographie-Machens“ (WERLEN 2008:303) eröffnen. Vor dem Hintergrund globalisierter Weltbezüge und Handlungsbedingungen vermitteln Airports nicht nur zwischen unterschiedlichen Räumen („Airspaces“, PASCOE 2001), sondern auch zwischen Mobilitäten („Aeromobilities“, CWERNER et al. 2009), Praktiken und Subjekten (CRESSWELL/MERRIMAN 2011) sowie Lebensformen („Aerial Life“, ADEY 2010a). Erst in der Summe unterschiedlich erfahrbarer territorialer Abgrenzungen und gesellschaftlicher Verflechtungen entfaltet sich die volle Bandbreite des Sozialraums Flughafen.

### **2.2.1 Standardisierung: ein globaler ‚Nicht-Ort‘**

Flughäfen könnten als monotone und zweckgebundene Orte wahrgenommen werden, die man frequentieren muss, solange es nur darum geht, um von A nach B zu gelangen. Insbesondere für globale Vielflieger ist der Airport „kaum mehr als ein Ort, an dem sie auf dem Weg nach Irgendwo einige Stunden verbringen“ (DE BOTTON 2010:79). Weil alle Flughäfen weltweit miteinander in Verbindung stehen, bilden sie tatsächlich standardisierte Verkehrsinfrastrukturen mit gleichen Elementen und simultan ablaufenden Prozessen (SALTER 2008b:3). Infolgedessen entsteht der Eindruck einer gewissen Beliebigkeit. Selbst wenn er sich architektonisch von den anderen unterscheidet, gehorcht jeder Flughafen dem gleichen Prinzip: „to process mobility“ (FULLER/HARLEY 2004:43). Überall empfangen den Nutzer ähnliche Piktogramme, gleichförmige Wartebereiche und Sicherheitssysteme. Die Atmosphäre dieser Gleichartigkeit lässt sich auch mittels Fotografien verfolgen (vgl. FISCHLI/WEISS 2012). Sie zeigen Flughäfen als kahle und kalt wirkende Asphalt- und Betonwüsten, die eine menschenlos wirkende, technisierte und fremde Welt haben entstehen lassen. „Everywhere becomes the same“ (MURRAY 2006:3). Diese Tendenzen einer Isomorphie wirken wie eine Uniformierung der Flughäfen, ihrer Infrastruktur und Betriebsgrößen.

Flughäfen lassen sich damit interpretieren als gesichts- und geschichtslose „Nicht-Orte“ (AUGÉ 1994, AUGÉ 2013), deren Abläufe, Funktionen und Logiken immer gleich sind. Ihre räumliche Lage und Einbettung erscheinen sekundär; der Reisende orientiert sich an standardisierten,

universell geltenden Symbolen (Abb. 12), die kaum noch in einem Verhältnis zu ihrer lokalen Umgebung stehen müssen.



Abb. 12: Piktogramme Flughäfen Köln/Bonn (Kölner Stadt-Anzeiger 2017) und Addis Abeba (Foto FG, 4.5.2016)

„To the average Star Alliance member, the airport at Singapore, Los Angeles or Frankfurt would be as familiar as their local mall. [...] Many of these frequent flyers have, of course, never really been to Singapore, LA, or Frankfurt. They never leave the airport” (FULLER/HARLEY 2004:39). Speziell Hub-Flughäfen haben einen großen Anteil an Umsteigern, die den Bezug zur Stadt höchstens als Drei-Letter-Code auf ihrem Gepäck wiederfinden oder die Region auf Reklamebildern zwischen Wartebereich, Duty Free Shops und Lounge präsentiert bekommen. In der immer gleichen Symbolik, dem Wiedererkennen der sich wiederholenden Abläufe, liegt zweifelsohne eine beruhigende und raumorientierende Wirkung: Ohne jemals vorher dort gewesen zu sein, ist der Passagier in der Lage, sich auf einem Flughafen fernab der Heimat zu bewegen und zurechtzufinden. Diese Szenerie „in den Übergangszonen der modernen Welt“, die auch Shopping Malls einschließt, Flughafenhotels und Gewerbegebiete, wird vielfach als eine „fast wohlthuende Atmosphäre“ (DE BOTTON 2010:93) wahrgenommen.

In diesem Sinne bieten internationale Flughäfen als Nicht-Orte eine globale, anonyme Logik an, die überall Gültigkeit besitzt und lokale Identitäten überdeckt. Doch diese vermeintliche Vereinfachung hat gerade für Vielflieger auch einschränkende Folgen: „Der Raum des Nicht-Ortes schafft keine besondere Identität und keine besondere Relation, sondern Einsamkeit und Ähnlichkeit“ (AUGÉ 1994:104). Und allzu häufig bleiben Möglichkeiten überraschenden Entdeckens von Neuem und des spontanen Erlebens von Unbekanntem verwehrt. „Wir bleiben ja doch immer in Flughafennähe, [...] wir halten uns da auf, egal ob wir nach Usbekistan fahren, nach Indien oder Nigeria“ (RÖGGLA 2012:46).

### 2.2.2 Heterogenität: Abbild der Gesellschaft

Flughäfen als homogene Nicht-Orte ohne lokale Bezüge? Andere Blickwinkel zelebrieren den Airport als einen einzigartigen Ort dichter Atmosphäre, Dynamik und sozio-kultureller Vielfalt – etwa indem die Passagiere mit ihrem individuellen Erscheinungsbild und Auftreten in den Vor-

dergrund rücken. Aufgrund ihrer vielfältigen Besucherstruktur gelten Airports als „Brennglas unserer Gegenwart“ (DE BOTTON 2010: Klappentext). In den Warteschlangen finden sich Fluggäste aus allen Ländern wieder, es werden viele Sprachen gesprochen, und auch das Bodenpersonal ist international: Die gesamte Situation stellt sich nicht nur für Migrationsforscher dar wie „eine Momentaufnahme der Weltgesellschaft“ (OULIOS, zit. nach SCHLÜTER 2016). Über die weitreichenden und höchst unterschiedlichen Geschichten, die hinter den einzelnen Subjekten stehen, lässt sich phantasieren und nachdenken – dann wird schnell ein Hauch von Exotik und Ferne spürbar, sowie die Sehnsucht nach Luxus und Abenteuer. In der Summe seiner menschlichen Bezüge wächst der Flughafen zu einer „important site of study of contemporary global life“ (SALTER 2008a: XVII) und damit zu einem Mikrokosmos der Globalisierung. Zu seinem vollständigen Bild gehört jedoch auch, dass sich Spannungsfelder aufbauen zwischen globaler Erreichbarkeit und lokaler Lebensqualität. Das bedeutet unter Umständen, dass Flughäfen sogar Feindbilder und politische Konflikte produzieren. Als Infrastrukturgigant sorgt jeder größere Airport für massive Baukörper und schafft weiträumige Flächenversiedlung. Als ungeliebter Nachbar verursacht er Fluglärm und Luftverschmutzung, und als Vollzugsort politischer Entscheidungen dient er sogar zur Abschiebung von Geflüchteten.

Architektonisch aber wandeln sich Flughäfen von nüchternen Zweckbauten zu stilistisch anspruchsvollen, multifunktionalen Stätten und werden damit zu „neuen Kathedralen unserer Zeit“ (WEISSMÜLLER 2014: 18). Um die beklagte Anonymität aufzuheben, verfolgen Flughafenplaner und -betreiber Strategien, den Ort über Symbolik mit lokalen Bezügen anzureichern und neue Beziehungen herzustellen: „Naming or renaming the airport or terminal, local food and specialty shops and focused public art programs are three prominent strategies“ (APPOLD/KASARDA 2011: 15). Schließlich prägen Flughäfen bei ankommenden Passagieren den ersten Eindruck einer Stadt oder eines Landes.

### **2.2.3 Das Terminal als Bühne unterschiedlicher Wahrnehmungen**

Flughäfen bilden Räume, deren Ambivalenz zwischen globaler Beliebtheit und lokaler Identität schwankt. Im Sinne eines Nicht-Ortes wird der Airport „zur Heimstatt nomadischer Seelen, die sich nicht einem Land allein zugehörig fühlen“ (DE BOTTON 2010: 94). Er produziert globalisierte, frei bewegliche Lebensstile, deren Extremform der meilensammelnde Vielflieger verkörpert. Dem gegenüber steht der Flughafen als abgeschotteter Grenzposten, den nur bestimmte Individuen unter strengster Kontrolle passieren dürfen. Wer die geltenden Kriterien nicht erfüllen kann, dem bleibt die Einreise verwehrt. Beide Erscheinungsformen sind zum Gegenstand erfolgreicher US-amerikanischer Kinofilme geworden: In „Up in the Air“ (2009) verkörpert George Clooney den Typus des ubiquitären, überall und nirgends heimischen ‚Frequent Flyer‘; Tom Hanks in Steven Spielbergs „The Terminal“ (2004) ist dazu verurteilt, gesichts- und identitätslos als gestrandeter Passagier im Transitbereich auf unbestimmte Zeit warten zu müssen.

Im Terminal eröffnet sich die volle Bandbreite zwischen diesen beiden extremen, einander entgegengesetzten Wahrnehmungsformen. An ihm, dem „Bindeglied zwischen der Land- und Luftseite“ (SCHULZ et al. 2010: 130), stellen sich Position und Mobilität je nach Kontext und Akteur äußerst unterschiedlich dar, in einer Arena aus „more complex and localized forms of

power and politics“ (ADEY 2008:156). Schon architektonisch verkörpert das Terminal für die einen anspruchsvolles, anziehendes Design und grenzenlose Freiheit; für die anderen symbolisiert es über nüchterne Funktionalität Kontrolle und einschüchternde Macht. Dementsprechend stark variieren die Wahrnehmungen auf das Terminal, auch wenn es in seiner Struktur als Abfertigungsgebäude und Dienstleistungseinrichtung immer gleich angelegt ist. „Es wird Nuancen geben an Unterschieden – aber jeder internationale Hub hat ähnliche Gesetze, ähnliche Regeln, Probleme mit Fluglärm, mit Treibhausgasen, Terrorabwehr nach 9/11, kulturelle und politische Integration eines jeden“ (BARTSCH 2013:9). Dazu passt, dass Flughäfen zu den am besten gesicherten Infrastrukturen gehören. Sie werden aber gerade deshalb auch zu besonders anfälligen und verwundbaren Einrichtungen. „Few sites are more iconographic of both the opportunities and the vulnerabilities of contemporary globalization than the international airport“ (SALTER 2008a:IX). Weltweit steigende Flug- und Passagierzahlen (vgl. Kap. 3.2.1) steigern nicht nur die Mobilität, sondern auch den Kontrollaufwand. In einem Dilemma von „space, speed, and security“ (SALTER 2008b) muss der Flughafen in vielerlei Hinsicht dynamisch agieren. Er bleibt daher „stable only in its constant instability“ (FULLER/HARLEY 2004:104).

Diese verschiedenartigen Gesichter und Ansichten von Flughäfen bleiben in der Forschung bislang zu häufig vernachlässigt: „I want to urge future airport scholarship to continue unpacking the black box of the airport terminal and to consider everyday experiences of their inhabitation and use“ (ADEY 2008:157). Dabei wird sich herausstellen, dass Flughäfen selbst Wahrnehmungen beeinflussen und gestalten: „The airport is, among many other things, a perceptual machine. Airports do not merely sort and sequence our bodies, they also guide our perceptions“ (FULLER 2008:161). Darin wird er auch zu einem Demonstrationsfeld für größere Zusammenhänge, denen sich die Geographische Entwicklungsforschung zuwendet, wenn sie danach fragt, wie sich globale Differenzen in lokalen Kontexten wiederfinden.

### **2.3 Für eine Geographische Entwicklungsforschung des Flughafens**

Die angeführten stadt-, wirtschafts- und sozialgeographischen Zugänge auf den Flughafen werden durch Perspektiven der Geographischen Entwicklungsforschung ergänzt. Diese bietet die Möglichkeit, gesellschaftliche Prozesse und Disparitäten in ihrer räumlichen und zeitlichen Dynamik zu erfassen. Voraussetzung dafür ist ein reflektierter Umgang mit Begriff und Konzept von ‚Entwicklung‘. Er erlaubt eine „Auseinandersetzung um die weltweit ungleichen Entwicklungsprozesse im Spannungsfeld zwischen wissenschaftlichem und politischem Umgang“ (MÜLLER-MAHN/VERNE 2014:94).

Sich wandelnde Konzeptionen des Entwicklungsbegriffs vermitteln unterschiedliche Verständnishorizonte zur Rolle auch von Flughäfen. Vor allem als Übergangszone zwischen Globalem Norden und Süden vermitteln sie zwischen geographischen Skalen und schaffen ein Miteinander von Grenzen und Netzwerken: „Development geography studies patterns of inequality at various geographic scales – globally, within and between nation-states and localities and, more recently, on and off the networks“ (MURRAY 2006:263). Flughäfen produzieren somit je nach Akteur ganz unterschiedliche Diskurse, Wahrnehmungen und Machtgefüge. Am Beispiel des (lange vernachlässigten) Luftverkehrs im Globalen Süden eröffnet sich ein interessantes

Forschungsfeld, das bisher weder in der Flughafenforschung ausreichend berücksichtigt wird noch im Kontext einer geographischen Entwicklungsforschung Platz gefunden hat.

### 2.3.1 Entwicklung in sich wandelnden Konzeptionen

Begriffe und Konzepte von Entwicklung haben sich innerhalb der geographischen Forschung im Laufe der Zeit verändert (vgl. z.B. MÜLLER-MAHN/VERNE 2014:94-107, NEUBURGER 2013). In der deutschsprachigen Diskussion beeinflussten unterschiedliche theoretische Ansätze „zwischen Modewellen und Erfahrungslernen“ (RAUCH 2016) die humangeographischen Perspektiven auf Entwicklung und zeichneten die teilweise konträr verlaufenden Debatten nach (Abb. 13). Dabei kam es zu Kontroversen zwischen grundsätzlichen Ideologien (Modernisierung vs. Dependenz), Überzeugungen (normativ vs. post-kolonial), Paradigmen (Entwicklung vs. Post-Development) und Terminologien (Entwicklungsländer vs. Globaler Süden). Im Vordergrund standen und stehen jedoch stets die regionalen Ausprägungen globaler Disparitäten und ihre Ursachen.

Zeitraum	Theoretischer Ansatz	Hauptvertreter_innen
1950er/1960er	<i>Modernisierungstheorien:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dualismus traditionell – modern</li> <li>• Modernisierung als Entwicklung</li> </ul>	Inkeles, Rosenstein-Rodan, Rostow
1960er/1970er	<i>Dependenztheorien:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abhängigkeitsstrukturen</li> <li>• Zentrum-Peripherie-Modell</li> <li>• Weltsystemtheorie</li> <li>• Unabhängigkeit als Voraussetzung für Entwicklung</li> </ul>	Cardoso, Furtado, Prebisch Wallerstein
1980er	<i>Theorien Mittlerer Reichweite:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verflechtungstheorie</li> <li>• Verwundbarkeit</li> <li>• Livelihood</li> <li>• Entwicklungsprobleme auf lokaler und regionaler Ebene</li> </ul>	Bohle, Carney, Chambers, DFID, Evers, Watts
1990er	<i>Theorien der Globalisierung:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peripherisierung, Fragmentierung</li> <li>• Modell der fragmentierenden Entwicklung</li> <li>• Entwicklung als Inklusion</li> </ul>	Bohle, Coy, Kreutzmann, Krüger, Lohnert, Müller-Mahn, Scholz
2000er	<i>Post-Development und postkoloniale Studien:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alternative Entwicklung</li> <li>• Alternativen zur Entwicklung</li> </ul>	Bhabha, Castro Varela, Dhawan, Escobar, Esteva, Ferguson, McEwan, Nandy, Rahnema, Ziai

Abb. 13: Paradigmenwechsel in den Entwicklungstheorien (NEUBURGER 2013:16)

Zu Zeiten der Entkolonialisierung verfolgten globale Modelle zunächst die Vision einer nachholenden Entwicklung. Nach dem Prinzip des Dualismus zwischen traditionellen und modernen Gesellschaften wurde eine Modernisierung nach dem Vorbild der Industrieländer als erstrebenswertes Ziel gezeichnet. Angesichts struktureller Abhängigkeiten und weiterhin bestehender Diskrepanzen formierten sich Gegenströmungen, die im Sinne von Dependenztheorien eine Lösung vom westlich bestimmten Kurs forderten; die Stärkung eigener Potenziale sollte eine autozentrierte Entwicklungsstrategie ermöglichen. Doch auch dieses Verständnis konnte den Dualismus zwischen Tradition und Moderne nicht überwinden. In der Folge verabschiedete man sich

von einem allgemeingültigen Anspruch und wandte sich über Theorien mittlerer Reichweite zunehmend kleinerformatigen Fragestellungen zu. Bis heute versuchen vor allem handlungstheoretisch- und praxisorientierte Ansätze (unter Zielbegriffen wie ‚Vulnerabilität‘ oder ‚Livelihood‘), regionale und lokale Entwicklungskontexte in den Vordergrund zu stellen. Allerdings weist diese Skalenverschiebung ihrerseits wiederum gewisse Mängel auf, denn sie kann, für sich genommen, „keine Erklärungen für ökonomische Abhängigkeiten, politische Machtverhältnisse oder Dynamiken des gesellschaftlichen Wandels geben; grundlegende Fragen nach der Genese von globalen Disparitäten, Armut, Verwundbarkeit [...] und Marginalisierung werden ausgeblendet“ (MÜLLER-MAHN/VERNE 2014:97). Eine Synthese des Blicks auf globale Zusammenhänge und lokale Ausprägungen ist geboten, denn „discourses of globalization and development are closely linked“ (MURRAY 2006:311f.). Diesen Ansatz verfolgt das Modell der fragmentierenden Entwicklung. Es versucht zu beschreiben, wie mit zunehmender Globalisierungsdynamik eine Verschärfung sozialer Disparitäten einhergeht. Ihm zufolge bewirkt eine multipolare, aber neoliberale Weltordnung nicht nur Wachstum und Inklusion, sondern auch Verluste und Exklusion – beides sich äußernd in bruchstückhaften, voneinander getrennten Fragmenten (SCHOLZ 2004).

Erst aus kritischer Post-Development-Perspektive wird die „Paradoxie des Entwicklungskonzepts“ (MÜLLER-MAHN/VERNE 2014:99) vollends deutlich. Erhebt der Begriff der Entwicklung doch einerseits universellen Anspruch und impliziert einen zielgerichteten Prozess des Wandels hin zu einer Verbesserung der ökonomischen und sozialen Zustände (BINNS et al. 2012:313). Damit aber bleibt er zugleich stark normativ: Seine Bedeutung ist stets wertgebunden, kulturell aufgeladen und zudem subjektspezifisch unterschiedlich. Außerdem differieren die Formen möglicher Teilhabe der Akteure. Ziele und Kommunikationsweisen innerhalb des jeweiligen „development narrative“ müssen mit den sozialen und kulturellen Rahmenbedingungen übereinkommen (TRÖGER 2018:342,345). Alternative Sichtweisen, die die universalistisch-westlich dominierten Ziele, Raumbilder und Vorstellungen von Entwicklung kritisieren, kommen sogar zu dem Schluss: „Development is not policy to be implemented but domination to be resisted“ (MOSSE 2004:643).

Eine solche Zuspitzung mag fraglich erscheinen lassen, ob es jemals eine einzige, allgemein gültige Definition von Entwicklung überhaupt geben kann. Ohne Zweifel bestehen bleibt die Notwendigkeit eines reflektierten Umgangs mit dem Entwicklungsbegriff und den damit verbundenen Folgen für die Praxis. Diesem Anspruch will sich auch die hier unternommene Studie stellen.

### **2.3.2 Paradigmenwechsel Luftfahrt und Entwicklung**

Die Auseinandersetzung mit dem Thema „Luftfahrt und Entwicklung“ ist noch jung. Aber auch hier ist ein Wandel feststellbar, insbesondere was die Rolle von Flughäfen in sogenannten Entwicklungsländern betrifft. Deren Airports wurden, trotz eines postulierten „Ende[s] der Dritten Welt“ (MENZEL 1992), noch in den Neunziger Jahren als überflüssige Einrichtungen angesehen in einer Umgebung, die für Flugverkehr weder geeignet noch relevant sei: „Due to lacking of capital resources, air transport infrastructure and local demand it can be argued that Third World airports

are more likely to function as parasitic insertions than as generative focuses for development” (GRAHAM 1995: 91).

Diese Sichtweise ist nicht mehr gültig. Im Zuge eines Paradigmenwechsels erfahren Flughäfen im Globalen Süden erstmals Aufmerksamkeit, denn die Muster im Luftverkehr verändern sich. Mittlerweile erkennt auch der führende internationale Dachverband der Flughafenbetreiber ACI (Airports Council International) an: „Currently, a major source of change is the growth and shift of air transportation demand to developing and emerging nations” (zit. *AERO* 2014:83). Vor allem was Wachstumsdynamiken und Entwicklungsperspektiven angeht, wandert der Schwerpunkt von den etablierten Luftfahrtmärkten des Globalen Nordens in neue Richtungen. „Growth will [...] increasingly be driven within developing markets. Over the past decade the developing world’s share of total passenger traffic has risen from 24% to nearly 40%, and this trend is set to continue” (IATA 2016f). Doch eher noch als in der Politik spricht man im Kontext der Luftfahrt nach wie vor häufig von unterentwickelten Regionen, insbesondere im Blick auf Afrika (vgl. SPAETH 2016), im Gegensatz zu USA bzw. Europa, die – zumindest aus Perspektive der Verkehrsdirektion bei der EU-Kommission – als „the world’s two most advanced and developed aviation markets“ bezeichnet werden (*ATW Air Transport World* 2016-06-13).

Aktuelle Forschungsprojekte im Bereich Luftverkehr und Regionalentwicklung übertragen dieses binäre Entwicklungsverständnis auf die regionale Ebene. „Air transport is generally considered to be a key factor for the economic competitiveness of the most developed regions of a country and for the social welfare of the less developed ones, which often are remote regions difficult to access through other transport modes” (EUROPEAN COOPERATION IN SCIENCE & TECHNOLOGY 2018). Selbst wenn zwischen wirtschaftlicher Wettbewerbsfähigkeit und sozialem Wohlergehen differenziert wird, bleibt Wachstum als das eine erstrebenswerte Entwicklungsziel suggeriert. Wer dieses Ziel nicht erreicht bzw. anpeilt, gilt als rückständig und unterentwickelt. Dies passt zu dem Verständnis einer nachholenden Entwicklung unter neoliberaler Weltordnung. Dem Vorbild der weltweiten Top-Airports nacheifernd, die lange Zeit fast ausschließlich im Globalen Norden lagen, werden möglichst große Wachstumsraten angestrebt.

Dieser Logik folgend gilt der Ausbau des Luftverkehrs im Globalen Süden mehr denn je als regionaler Entwicklungsfaktor, vor allem aus Sicht peripherer Regionen bzw. Inselstaaten. Beispiele aus Sri Lanka sehen einen neuen internationalen Airport sogar als „Entwicklungshelfer“ und „Hoffnungsträger einer ganzen Region“, der dabei helfen soll, „die unterentwickelte Gegend voranzubringen“ (RÖBEN 2014:45). Und auf der Fluggesellschaft der Seychellen liegen große Hoffnungen, gilt sie dort doch als „lifeblood of the country” (IATA 2017d). Aber auch für den afrikanischen Kontinent sehen zahlreiche Stimmen in der Luftfahrt die ausschlaggebende Voraussetzung für Entwicklung. „Aviation is critical for the growth of tourism, investment and trade [...]. It is a critical enabler of development“ (*Aviation & Allied Business Journal* 2015:25). Nach dieser westlich-kapitalorientierten Sichtweise soll ein Wachstum des Flugverkehrs nicht nur als positive Entwicklungskraft für Modernisierung und wirtschaftlichen Aufschwung wirken, sondern auch einen Ausgleich von Disparitäten nach sich ziehen. Dabei stellt sich jedoch die Frage, ob es über diesen universalen Wachstumsfokus hinaus (vgl. FIORAMONTI 2017) im Luftverkehr nicht doch eines weiter gefassten Verständnisses von Entwicklung bedarf.

Erst in wenigen Praxisformaten wird im Zusammenhang mit Airports und neuen Flughafen-Visionen über einen „necessary change in the development paradigm“ nachgedacht (etwa auf der PASSENGER TERMINAL CONFERENCE 2016:13). Er könnte bedeuten, dass neben der wirtschaftlichen Attraktivität vermehrt die Frage nach der sozialen Akzeptanz aufkommt. Sie rückt alternative Faktoren in den Vordergrund wie Umweltbelastung, Ressourcenverbrauch oder Lärm- und Siedlungskonflikte. Das könnte auch neue Ansichten auf Entwicklung eröffnen: So beschäftigt sich ein Zusammenschluss von Experten unter der ‚Air Transport Action Group‘ mit globalen Interdependenzen und Nachhaltigkeitsaspekten im Luftverkehr und positioniert die Luftfahrt sogar als „global industry, supporting the Sustainable Development Goals“ (ATAG 2016:10ff.).

Parallel zu den Paradigmenwechseln in den Entwicklungstheorien werden sich auch wandelnde Verständnishorizonte zur Rolle von Flughäfen erschließen. Denn Airports lassen sich nicht nur über global einheitliche, ökonomische Kenngrößen des Wachstums definieren. Auch regionale und lokale Entwicklungskontexte müssen miteinbezogen werden. Nur dann können auch unbeabsichtigte Auswirkungen wie z.B. sich verstärkende Ungleichheiten (MURRAY 2006:264-312) in den Blick geraten. Sowohl für eine „Neuorientierung auf der Ebene der Begrifflichkeiten“ als auch für ein „Umdenken hinsichtlich der Reichweite von Entwicklungsprozessen“ (MÜLLER-MAHN/VERNE 2014:101) bieten gerade Flughäfen insofern eine vielversprechende Untersuchungssituation. Als Übergänge zwischen Globalem Norden und Süden bilden sie Zwischenräume, in denen globale und lokale Zusammenhänge aufeinanderstoßen. Die Spannungsfelder aus Grenzen und Netzwerken, die sich daraus ergeben, schaffen höchst vielfältige Verflechtungen, denen mit einem binär orientierten Entwicklungsverständnis nicht begegnet werden kann.

### **2.3.3 Entwicklungsraum Airport**

An Flughäfen bündeln sich Prozesse mit unterschiedlichen Ausdehnungen und Geschwindigkeiten, räumliche und zeitliche Skalen stehen unmittelbar miteinander in Austausch. Der Entwicklungsraum, der sich darin eröffnet, lässt sich nur angemessen erfassen in einer Analyse, die sich vom Diktat eines dominierenden Entwicklungsmodells verabschiedet. Erst eine derartig erweiterte Betrachtung des Flughafens und seiner Umfelder macht beides möglich: Nicht nur intendierte ökonomische Wachstumsprozesse und deren Regulierungs- und Steuermöglichkeiten, sondern auch gesellschaftliche Machtverhältnisse mit ihrer kulturellen und politischen Aushandlung werden greifbar. Auf diesem Wege kann eine Geographische Entwicklungsforschung dazu beitragen, verschiedene Dimensionen von Entwicklung über den Flughafen multiskalar zu analysieren, Motive und Antriebskräfte kritisch zu hinterfragen und ungleiche Auswirkungen aufzudecken.

Der Airport bietet damit ein interessantes und weiterführendes Objekt für die Geographie. Er ist Gegenstand ökonomischer Dynamik, Ausdruck politischer Führung und Bühne gesellschaftlicher Aktivitäten. Am Flughafen konzentrieren sich unterschiedliche Ausprägungen globaler Entwicklung, in besonders charakteristischer Weise an der Schwelle zwischen Nord und Süd. Er kann prinzipiell mit der Eröffnung neuer Verbindungen und Netzwerke auf eine Modifikation sozialer und wirtschaftlicher Gegensätze hinwirken. Ob es dabei aber zu einer Einbindung in bestehende Konnektivitäten kommt oder zu einer grundlegenden Neuausrichtung von globalen



Machtarchitekturen, wird jeweils zu untersuchen sein. In jedem Falle ist ein kritisches, mehrdimensionales Entwicklungsverständnis nötig, um den Flughafen als einen offenen Entwicklungsraum zu erforschen: mit seinen Potenzialen für Wachstums- und Transformationsprozesse, aber auch Ambivalenzen vor dem Hintergrund von Globalisierung und Fragmentierung.

### 2.4 Zusammenführung: Multiperspektive ‚Flughafen‘

Flughäfen können in den Raumwissenschaften mit unterschiedlichen thematischen Ansätzen erforscht werden (vgl. GOETZ/BUDD 2014, GERMAN AVIATION RESEARCH SOCIETY 2016a). Die hier gewählte Perspektive der Geographischen Entwicklungsforschung ist dafür geeignet, den Flughafen erkennbar zu machen als einen Entwicklungsraum, der zwischen unterschiedlichen Geographien vermittelt: Einseitig stadt-, wirtschafts- oder sozialgeographisch dominierte Verständnisse werden aufgebrochen und in ihrer theoretischen und methodischen Ausrichtung miteinander kombiniert (Abb. 14).

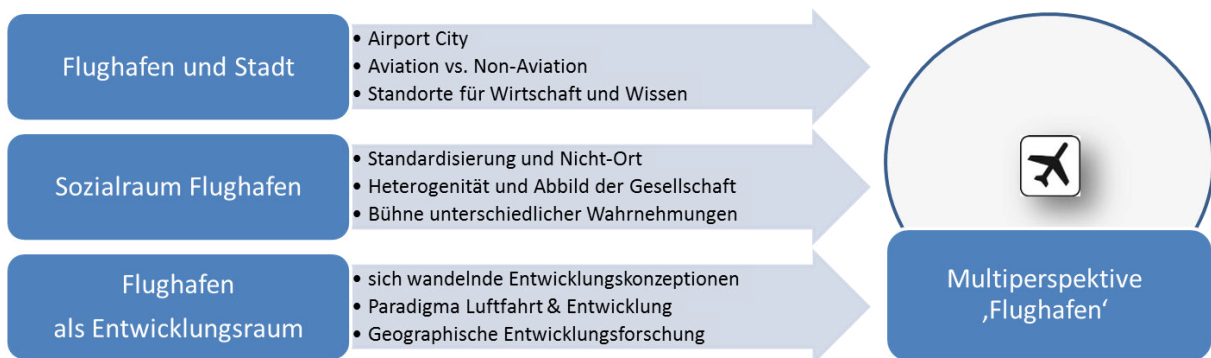


Abb. 14: Multiperspektive ‚Flughafen‘ (Eigene Darstellung)

Eine derartige Verknüpfung unterschiedlicher humangeographischer Zugänge zum Untersuchungsgegenstand ‚Flughafen‘ hat sich auch im Rahmen von Vertiefungsseminaren im Bachelor-Studiengang an der Universität Bonn bewährt (Sommersemester 2017 und 2018). Erst die Konfrontation unterschiedlicher geographischer Perspektiven mit gesellschaftlichen Entwicklungsprozessen wird dem Flughafen als hochdynamischem Umschlagplatz und Ort der Verflechtung von Menschen, Gütern und Prozessen gerecht. In diesem Zusammenhang ließe sich womöglich von einer eigenen „trading zone“ (vgl. BARNES/SHEPPARD 2010, VIRA/JAMES 2011) sprechen, die nicht nur inhaltlich, sondern auch in der Theorie als Brücke geographischer Subdisziplinen funktioniert. Der Geographie eröffnen sich neue Möglichkeiten für „research that cuts across the more established academic boundaries and that may ultimately result in richer geographies of development“ (HORNER 2014:435).

### 3. Geographien des Flughafens zwischen Globalisierung und Fragmentierung

The airport pulls everything tighter together even as it seems to be pulling it all apart (FULLER/HARLEY 2004:106)

Globalisierung und Fragmentierung treten als prominente Schlüsselbegriffe nicht nur in Kultur- und Sozialgeographie auf (LOSSAU et al. 2014). Mittlerweile gelten sie als die zentralen Pole, unter denen sich gesellschaftlich-räumliche Differenzierung unserer Zeit vollzieht (OBENBRÜGGE 2007). Auch aus Perspektive einer Geographischen Entwicklungsforschung bilden sie die beiden grundlegenden theoretischen Komplexe, aus denen sich Raum- und Zeitmuster für Geographien des Flughafens herleiten lassen.

Globalisierung produziert Vielfalt. Sie stellt eine „zentrale Herausforderung der wissenschaftlichen Geographie“ dar und verlangt nach einer sozialwissenschaftlichen Betrachtung aus verschiedenen Richtungen (WERLEN 2014:54). Diese Arbeit legt den Fokus auf diejenigen Parameter der Globalisierung, die am stärksten mit dem Flugverkehr zusammenhängen: den Aspekt der Vernetzung, diverse Grade der Anbindung und Phänomene der Beschleunigung. Sie sorgen gemeinsam dafür, dass der Globus kleiner wird und zusammenwächst. Aber es gibt eine Begleiterscheinung dieser homogenisierenden Tendenzen: Globalisierung ist zugleich „motor of processes of dis-connected fragmentation“ (TRÖGER 2009:258). Es sind Formen der Fragmentierung, die sich durch ungleiche Machtverhältnisse, Abkopplung und Momente der Verlangsamung äußern. Alle diese Prozesse erstrecken sich über multiskalare Geltungsbereiche und verlaufen auf verschiedenen Wirkungspfaden. Am Flughafen jedoch treffen sie zusammen – es kommt dort zu einer „Konfrontation mit den widerspruchsgeladenen Phänomenen der Globalisierung“ (MÜLLER-MAHN/VERNE 2014:97) und ihren teils ambivalenten Auswirkungen.

Für eine theoretische Annäherung an den Flughafen bilden Raum und Zeit die beiden grundlegenden Dimensionen. Sie sind als „Basiskategorien der Wahrnehmung“ (FREYTAG 2014:13) für die wissenschaftliche Analyse und Interpretation der Ergebnisse wegweisend. Der Airport in Addis Abeba/Äthiopien liefert, als Fallbeispiel für eine Geographie des Flughafens, raum-zeitliche Daten. An ihnen lassen sich Aussagekraft und Gültigkeit bestehender Theorien der Globalisierung und Fragmentierung überprüfen und im Hinblick auf deren ambivalente Auswirkungen erweitern. Als Ausdruck einer kritischen Geographischen Entwicklungsforschung verfolgt die Interpretation unterschiedliche Maßstabsebenen und Reichweiten, in denen verschiedene Akteure und deren Machteinflüsse wirksam werden.

#### 3.1 Raum und Zeit: Approaching the Airport

Für die Geographie eines Flughafens bilden Raum und Zeit elementare Kategorien der Annäherung und Erkenntnis. Daran orientiert sich auch die wissenschaftliche Analyse der Prozesse am Addis Ababa Airport: Räumliche und zeitliche Maßstabsebenen geben das Ordnungsmuster für die Erfassung von Daten und die Auswertung der Ergebnisse vor. Raum und Zeit bilden nicht nur theoretische Basisbegriffe, sondern sie stellen auch ganz praktische Herausforderungen für Flughäfen und ihre Funktionsabläufe dar (SALTER 2008b:4). Doch jenseits aller objektiv gültigen

Strukturen und Routinen gehören zum Betrieb des Flughafens auch die vielgestaltigen Mechanismen, die zu alternativen sozialen Konstruktionen und neuen Bedeutungszuschreibungen führen können. Um auch sie anzuerkennen, orientiert sich die Annäherung an den Flughafen als komplexen Hub in Raum und Zeit am Paradigma des Kritischen Realismus. Dieser erkenntnistheoretische Ansatz verknüpft positivistische und poststrukturalistische Orientierungen miteinander.

Eine solche Verschränkung wissenschaftstheoretischer Orientierungen mit verschiedenen Raumskalen und Zeitbezügen am Flughafen macht es möglich, einseitige Interpretationen von Globalisierung aufzubrechen und um die ihr innewohnenden Tendenzen der Fragmentierung zu erweitern. Auf diese Weise werden räumliche Ambivalenzen sichtbar, in der Vermittlung zwischen Nah und Fern, Innen und Außen, Netzwerken und Grenzen. Und zeitliche Ambivalenzen werden sich zeigen zwischen Früher und Später, Langsam und Schnell, Wiederholung und Stagnation (vgl. FREYTAG 2014:14).

#### **3.1.1 Erkenntnistheoretische Orientierung: Flughafen als Struktur und Konstruktion**

Der erkenntnistheoretische Ansatz des gewählten Vorgehens liegt im Paradigma des Kritischen Realismus begründet. Mit seiner Verschränkung von empirisch beobachtbaren Fakten mit sozial eingebetteten Konstruktionen bietet er nicht nur „philosophical grounding for science“, sondern auch eine Alternative zu einseitig „positivist and interpretive/constructionist approaches“ (ALVESSON 2009:40).

Über einen kritisch realistischen Forschungsansatz gelingt die Anerkennung objektiver Strukturen eines Flughafens. Als technischer Verkehrsapparat mit territorialen Grenzen und funktionalen Einheiten gehorcht er einer starren, streng kontrollierten Ordnung. Über geregelte Verkehrsbewegungen und synchronisierte funktionale Abläufe reproduziert er hierarchische Strukturen, die für alle seine Nutzer, für beförderte Passagiere, umgeschlagene Güter und sogar das angestellte Personal wirksam werden und sich über das angebotene Streckennetz bis hin auf die Zielorte ausweiten. Doch jenseits dieser allgemein, ubiquitär wirksamen Strukturen eröffnet sich eine weitere, konstruktivistische Perspektive: Der Flughafen selbst stellt eine Vielzahl von offenen Funktionsräumen und Lebenswelten dar, die von verschiedenen Akteuren mit jeweils unterschiedlichen Möglichkeiten der Teilhabe gestaltet und repräsentiert werden. Durch vielgestaltige soziale Konstruktionen und subjektive Wahrnehmungen ergibt sich ein differenziertes Bild.

Räume zu denken bedeutet eine grundsätzliche Herausforderung in der Humangeographie. Unterschiedliche Typologisierungen sind entwickelt worden (z.B. WARDENGA 2002, FREYTAG 2014). Sie sprechen von Räumen als einzelnen ‚Containern‘ und von deren ‚Lagebeziehungen‘ zueinander, sie unterscheiden durch Wahrnehmung geprägte ‚Vorstellungswelten‘ von Räumen, die durch Interaktion ‚konstruiert‘ sind. Der kritische Realismus hilft dabei, die Doppelung von objektiven Gegebenheiten und gesellschaftlich produzierten Dimensionen grundsätzlich zu fassen und ihre Interdependenz herauszustellen. Raum ist materiell fundiert und zugleich sozial konstruiert. Er ist fest abgrenzbar und gleichzeitig dynamisch und permeabel. Er bestimmt sich relational zu anderen Räumen und durch die Wahrnehmung der in ihm tätigen Akteure. Räume schaffen die materiellen Bedingungen für das, was in ihnen geschieht; und auch umgekehrt

werden soziale Praktiken und Konstruktionen wirksam, indem sie materielle Raumstrukturen erschaffen und verändern.

All dies gilt auch und in besonderem Maße für den Raum ‚Flughafen‘. Er ist territorial begrenzt, kennt feste und geregelte Ein- und Ausgänge, die strengen Zulassungsbeschränkungen unterliegen. Zugleich ist er ein ‚gateway‘ für globale Beweglichkeit und grenzenlos scheinende Freiheit. Er ist so etwas wie eine „Difference Machine“ (ADEY 2008) zwischen materieller Struktur und sozialer Konstruktion (Abb. 15).

Flughafen  als	
Struktur	Konstruktion
technischer Verkehrsapparat	Handlungs- und Erlebniswelt
standardisierte Abläufe – Check-In, Wartebereich ...	subjektive Bedeutungszuschreibung – Welcome-Center, Besucherterrasse ...
funktionale Einheit – Abflug/Ankunft	Multifunktionalität – Einkaufen, Freizeit, Hotels, Konferenzen...
messbare Fakten – Passagiere, Flugplan, Anzeigetafel ...	interpretierende Wahrnehmung – Erreichbarkeit, Orientierung, Sprache ...
territoriale Grenzen – Zaun, Zufahrten, Checkpoint ...	lokale Zugänge – VIP Lounge, Frequent Flyer, Fast Lane ...
Macht, Autorität und Ordnung – Sicherheitskontrollen, Polizei, Staat ...	Akteursvielfalt, Teilhabe und Status – Erfahrung von Innen und Außen

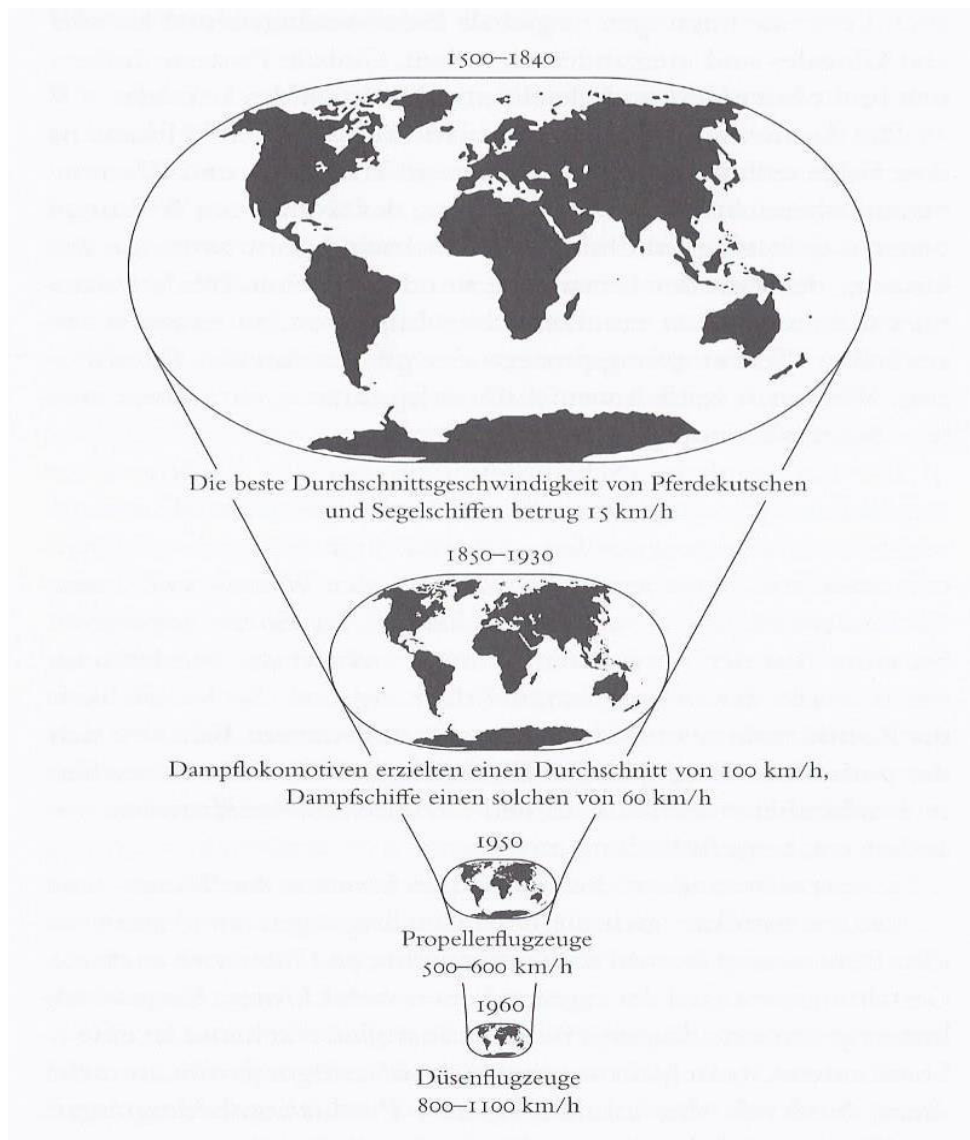
**Abb. 15: Flughafen als Struktur und Konstruktion (Eigene Darstellung)**

Erst in der Anerkennung des Flughafens als einer Summe aus „observable objects and facts“ (ALVESSON 2009:40), subjektspezifischen Konstruktionen und deren wechselseitiger Bedingtheit entfaltet sich sein volles Profil. Ziel der Arbeit ist es, in der Analyse des Fallbeispiels Addis Abeba objektive Strukturen, soziale Konstruktionen und (sprachlich und bildlich) produzierte Sinnzusammenhänge des Flughafens im Sinne einer integrierten Konzeption von ‚Raum‘ zusammenzuführen. Das erlaubt es, sich seiner komplexen Realität möglichst weit anzunähern, im Sinne eines „research process as a constant digging in the ontological depth of reality“ (ebd.:43). Entsprechend muss das Methodendesign ausfallen (Kap. 6), das eine Verbindung von statistischem Datenmaterial, sozialen Interpretationen und subjektivem Erleben gewährleistet. Eine derartige Triangulation erhebt den Anspruch, bisher einseitig ausgerichtete Geographien des Flughafens um ambivalente Aushandlungsformen von Globalisierung und Fragmentierung zu erweitern.

#### 3.1.2 Space- and Time-Relationships

Das Verhältnis von Raum und Zeit bestimmt seit jeher die Zivilisationsgeschichte. Mittlerweile gewinnt dieses Verhältnis Aufmerksamkeit auch unter dem Stichwort der Geopolitik (SCHLÖGEL

2007). Für unser heutiges Navigieren in Raum und Zeit ist die Entwicklung im Kommunikations- und Transportbereich von großer Bedeutung (RODRIGUE 2009). Innovationen der Transportmittel und -wege haben besonders im Verlauf der letzten beiden Jahrhunderte zu einer immer stärkeren Veränderung des Verhältnisses zwischen Raum und Zeit geführt. Dabei scheint die Größe unseres Globus stetig zu schrumpfen, durch beschleunigte Fortbewegung werden Distanzen zunehmend komprimiert (Abb. 16). Die Raum-Zeit-Geographie (HÄGERSTRAND 1975) fasst diese Prozesse unter den Begriffen einer „time-space convergence“ bzw. „time-space compression“ (HARVEY 1989) zusammen (vgl. MURRAY 2006:44).



**Abb. 16: Raum-zeitlicher ‚Schrumpfungsprozess‘ der Welt (WERLEN 2008:24)**

Pferdekutschen und Segelboote bildeten den Anfang solcher raum-zeitlichen Schrumpfungsprozesse, die anschließend durch die Einrichtung von Eisenbahnverbindungen und Dampfschiff-routen intensiviert wurden. Später revolutionierten das Automobil und der Aufbau des Straßennetzes die Bewegungs- und Transportmöglichkeiten. Heute finden Prozesse der raum-zeitlichen Schrumpfung mit dem Flugzeug ihren bisherigen Höhepunkt: Über die hohe Reisegeschwindigkeit

keit und große Reichweiten kann immer mehr Raumdistanz in immer kürzerer Zeit überwunden werden.

Insofern ist der Flughafen zu dem Ort geworden, an dem – als Start- bzw. Zielpunkt – Raum und Zeit besonders eng miteinander verknüpft erscheinen. Vormalig unerreichbar weit entfernte Gebiete sind nun über Langstreckenflüge in vergleichsweise überschaubarem Zeitumfang erreichbar. Das spiegelt sich auch in den Flugplänen wider: Im März 2016 verbindet der damals weiteste Linienflug ohne planmäßigen Zwischenstopp das Wüstendrehkreuz Dubai mit dem neuseeländischen Auckland, auf einer Distanz von über 14.200 Kilometern und einer Dauer von 17 Stunden und 15 Minuten (EMIRATES 2016). Im Februar 2017 galt die Route vom katarischen Nachbarn Doha nach Auckland mit einer Strecke von 14.535 Kilometern und einer Flugdauer von 17 Stunden und 30 Minuten als der längste kommerzielle Linienflug der Welt (*airline network news and analysis anna.aero* 2017a). Für den Herbst 2018 ist die Verbindung Singapur-New York als längster Flug der Welt angekündigt worden, mit 16.700 Kilometern und 18 Stunden 45 Minuten (*touristik aktuell* 2018).

Neben Geschwindigkeit und Reichweite des Transportmittels Flugzeug spielen auch noch weitere Faktoren bei Raum- und Zeitbeziehungen von Flughäfen eine Rolle (RODRIGUE 2009:16f.). Wenn die Kapazität durch den Einsatz größerer Flugzeuge gesteigert wird, können nach dem Prinzip der ‚economies of scale‘ mehr Passagiere und Güter effizienter und zu niedrigeren Kosten befördert werden. Damit einher geht zwangsläufig auch die Expansion von Flughäfen: Sie werden zu immer größeren, multimodalen Transportinfrastrukturen und multifunktionalen Serviceeinrichtungen (‚Airport Cities‘). Steigende Anforderungen an das Management dieser komplexer werdenden mit dem Luftverkehr verbundenen Bewegungs- und Warenströme verlangen nach einer übergreifend gültigen zeitlichen Abstimmung. „Air travel presupposes the notion of a global or Universal Time. Such a time synchronizes the actions of all organizations and people involved in air travel around the world“ (URRY 2009:31). Dazu tritt ein immer intensiverer Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT). Speziell letztere können, nicht zuletzt durch ihre Transferleistung in Echtzeit, sogar eine physische Raumüberwindung überflüssig werden lassen. In diesem Sinne gewinnt sogar die alte kapitalkritische These einer ‚Vernichtung des Raums durch die Zeit‘ (‚annihilation of space by time‘, vgl. HEROD 2009:17) einen neuen Bezug. Schon in der Mitte des 19. Jahrhunderts bescheinigte Karl Marx dem Kapital das Bestreben, „jede örtliche Schranke des Verkehrs, i.e. des Austauschs niederzureißen, die ganze Erde als seinen Markt zu erobern“; damit aber strebe es danach, „den Raum zu vernichten durch die Zeit; d.h. die Zeit, die die Bewegung von einem Ort zum andern kostet, auf ein Minimum zu reduzieren“ (MARX 1857-58/1974:438).

Insgesamt gilt durch technologische Weiterentwicklungen, sinkende Zeitaufwände und größere Distanzen – nach dem Prinzip ‚höher, schneller, weiter‘ – das Diktat einer raumzeitlichen Schrumpfung. Flughäfen werden dabei zu wegweisenden Knotenpunkten des Globus, an denen die Bewegung im Raum und die Organisation von Zeit stattfindet. Beide Basiskategorien sind für die vorliegende Untersuchung bedeutsam: Sie stehen nicht in Konkurrenz zueinander, sondern dienen komplementär als Ordnungsrahmen für eine problemorientierte Herangehensweise an den Addis Ababa Airport.

#### **3.1.3 Ambivalenzen in Raum- und Zeitbezüen**

Doch Raum- und Zeitbezüge eines Flughafens sind nicht vollständig und ausschließlich dem dominierenden Trend einer raum-zeitlichen Schrumpfung unterzuordnen. Zwar erwächst heute infolge von Globalisierungsprozessen das allgemeine „Potenzial [...] eines bisher nie erreichten räumlichen und zeitlichen Ausgreifens sozialer Beziehungen“ (WERLEN 2014:57). Aber die weltweit konstatierte Raum- und Zeitkonvergenz präsentiert sich regional durchaus ungleich und differenziert. Raum und Zeit werden individuell unterschiedlich erlebt und wahrgenommen – mit globalen Reichweiten und mit lokalen Bezügen, als langfristige Entwicklungsprozesse oder als kurzfristige Ereignisse.

Der Flughafen ist also mehr als ein bloßer Punkt des Zusammentreffens von Raum- und Zeitbeziehungen; er ist ein Ort der Produktion und Vermittlung von Ambivalenzen. Über den Flugverkehr werden neue Räume erschlossen und verbunden, gleichzeitig aber auch bestehende Verbindungen unterbrochen und neue Umwege nötig. Distanzen spielen einerseits keine Rolle mehr, gewinnen andererseits aber wieder an Bedeutung: Vormalig Entferntes rückt raum-zeitlich immer näher zusammen, während sich andernorts Nahes voneinander entfernt. Zeitliche Abfolgen werden auf der einen Seite beschleunigt, während sich andererseits Prozesse auch verlängern.

Derartig zwiespältige Raum- und Zeitbeziehungen werden sich mit Befunden vor Ort am Flughafen Addis Abeba dokumentieren und im Hinblick auf ihre Auswirkungen untersuchen lassen (Kap. 7 und 8). Dabei wird das Muster der Ambivalenz in Raum und Zeit auftreten: zwischen Konnektivität und Begrenzung, zwischen Beschleunigung und Stagnation. Auf diese Weise lassen sich neue Erkenntnisse über das Funktionieren des Systems ‚Flughafen‘ gewinnen und mit bestehenden Entwicklungsverständnissen konfrontieren.

#### **3.2 Globalisierung, Verbindung und Beschleunigung**

Unsere Welt wird in immer intensiverem Maße von ökonomischen, politischen und kulturellen Globalisierungsprozessen bestimmt: „the world’s economies and cultures are increasingly interconnected, and [...] ‚global‘ forces are penetrating even the most remote and peripheral regions and localities on Earth” (MURRAY 2006:9). Wirtschaft, Handel und Logistik arbeiten weltumspannend, Formen internationaler Zusammenarbeit und Aktivitäten globaler Organisationen gewinnen immer mehr an Bedeutung, wachsende Mobilitäten führen zu neuen Beziehungen im Kontext von Migration und Translokaliät. All dies suggeriert das Bild einer umfassend vernetzten Weltgemeinschaft. Und auch der Begriff der Globalisierung ist zu einem der herrschenden „buzz words“ unserer Zeit geworden (LEYSHON et al. 2011:7), mit dem sich etliche Disziplinen wissenschaftlich beschäftigen.

Im „Dickicht der Interpretationen“ (ENGEL/MIDDELL 2010:7) darf daran erinnert werden: „Globalization is, in short, an intrinsically geographical concept“ (BRENNER 2004:28). Geographien der Globalisierung sind maßgeblich durch die Arbeiten von MURRAY (2006) und HEROD (2009) geprägt worden. Sie greifen die unterschiedlichen Muster von Vernetzung auf und stellen sie kontextspezifisch und skalenübergreifend dar. Auf diese Weise lässt sich Globalisierung als „weltweiter Durchdringungs- und Entwicklungsprozess“ verstehen (SCHOLZ 2010:12). Eine

wesentliche Voraussetzung dafür liegt in der Weiterentwicklung von Transportwegen, Kapitalströmen und Kommunikationstechnologien.

Für das Zusammenwachsen der Welt und die Vervielfältigung der Bewegungsmöglichkeiten und -reichweiten bildet die Luftfahrt das zentrale Paradigma. Der Flugverkehr trägt über den Transport von Menschen, Gütern und Informationen zu einer wachsenden Verflechtung („interconnectivity“, AXFORD 2013:1) bei. Weltweite Streckennetze sorgen für eine zeitnahe Anbindung an den Welthandel und die globale Integration entferntester Regionen bzw. Gruppen. Flughäfen produzieren Bewegungs- und Orientierungsmuster in hoher Geschwindigkeit und bieten die technische Infrastruktur für Phänomene auch sozialer Beschleunigung (ROSA 2013:269ff.). In Korrelation dazu verstärkt sich die „perception that we are living in a faster and smaller world“ (HEROD 2009:5).

#### **3.2.1 Flugverkehr und Globalisierung**

Als ein „Prozess der Intensivierung weltweiter grenzüberschreitender Beziehungen“ (RAUCH 2007:30) führt Globalisierung nicht nur zu wirtschaftlichen Veränderungen wie freiem Handel, vermehrtem Wettbewerb, zunehmender Deregulierung und Liberalisierung (GRAHAM/GOETZ 2008:143), sondern auch zu einem Wandel der sozialen Beziehungen, ihrer Reichweite und räumlichen Organisation (MURRAY 2006:14). In einer derartig sich globalisierenden Welt rückt der Flugverkehr als grundlegendes Element in den Vordergrund: „Globalization would simply not be possible without air transportation“ (GRAHAM/GOETZ 2008:141). Die Luftfahrt funktioniert dabei gleichermaßen als Voraussetzung von und Motor für Globalisierungsprozesse.

Besonders unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist die Bedeutung des Flugverkehrs groß. So gilt der Bereich „Air Transport“ als „vital engine of global socio-economic growth“ (WORLD BANK 2018a). Die Grundlage dafür bilden vernetzende Flughäfen: „Airports are nodes in the interconnected and overlapping global networks of transport, security, trade, travel, design and franchising (to name a few)“ (FULLER/HARLEY 2004:153). Weltweiter Handel, internationale Investitionen, Tourismus und Business – in direkter und indirekter Beschäftigung – sind via Lufttransport eng miteinander verbunden. Aber auch kultureller Austausch, der Aufbau translokaler sozialer Netzwerke oder die Verbreitung von Wissen gehören zu Globalisierungsphänomenen, die durch den Flugverkehr gefördert werden. Dessen Größe nimmt kontinuierlich zu, wie allein schon die Entwicklung der weltweit transportierten Passagiere für das zurückliegende halbe Jahrhundert zeigt (vgl. Abb. 17).

2016 wird mit 3,81 Mrd. Fluggästen eine Rekordzahl erreicht, die den Wert des Vorjahres (3,57 Mrd.) um 7,1 % übertrifft. Diese Werte stehen zugleich für eine gewaltige Zunahme des Grades an weltweiter Vernetzung: Die Anzahl der Städteverbindungen durch den Flugverkehr hat sich in den letzten beiden Jahrzehnten fast verdoppelt und liegt mittlerweile bei rund 19.000 (ROTHFISCHER 2017:17,21). Dies steht für eine umfassende Bewegungsfreiheit am Himmel.





Abb. 17: Luftverkehr – weltweit transportierte Passagiere in Mrd. (WORLD BANK 2018a)

„Luftverkehr ist grenzüberschreitend, das heißt dass Luftverkehr nicht nur ein System innerhalb einer nationalen Gesellschaft, sondern ein quer über die Nationen greifendes Gebilde darstellt“ (KNIPPENBERGER 2012:57). Für solche ‚Freedom of the Air‘ sorgt, im Auftrag der Vereinten Nationen, seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO). Allerdings gilt bei aller Liberalisierung in den „so-called ‚open-skies‘“: „Governments [...] do still retain significant direct and indirect regulatory powers over air transport“ (GRAHAM/GOETZ 2008:141,143f.). Deren Akteursvielfalt, Konstellationen und Einflussnahmen bleiben mit zu berücksichtigen.

#### 3.2.2 Konnektivität, Anbindung, Teilhabe

Über seine Transport- und Bewegungsströme von Menschen, Gütern, Kapital und Informationen trägt der Flugverkehr zur wachsenden Vernetzung der Welt bei. Mit der Konnektivität vervielfältigen sich zugleich auch „die Möglichkeiten des Anschlusses“ (WERLEN 2014:63). Immer mehr Regionen bzw. Gruppen werden im System eines globalen Marktes integriert. „Most of the world’s population now lives in countries that are either integrated into world markets for goods and finance, or rapidly becoming so“ (KNOX et al. 2014:159).

### 3. Geographien des Flughafens zwischen Globalisierung und Fragmentierung

Flughäfen dienen hierbei als zentrale räumliche Anschlussstellen, und zwar auf „different geographical scales, from the nearest to the most distant“ (DABLANC/FRÉMONT 2013:95). Sie stellen die Verbindungspunkte dar, an denen Konnektivität konkret ermöglicht wird. „Airports are interfaces with global space“ (KESSELRING 2009:48), sie sind die lokalen Eingangstore für weltweit Reisende und global gehandelte Waren. Als Start- und Zielpunkte fester Flugrouten spannen sie weltweite Muster der Vernetzung auf (Abb. 18); in ihnen erscheint buchstäblich alles räumlich angebunden, inkludiert und zur Teilhabe beweglich.

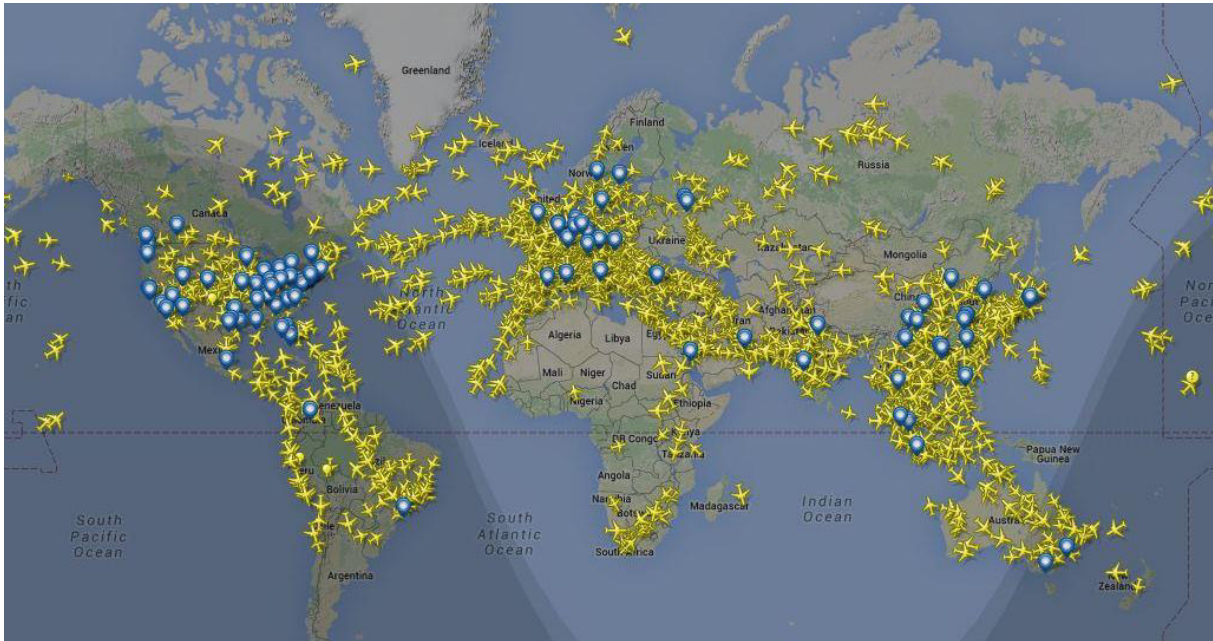


Abb. 18: Vernetzung durch den Flugverkehr (FLIGHTRADAR24 2016a)

Dies gilt nicht zuletzt für die Beförderten selbst. Lange Zeit galt das Fliegen als exklusive und extravagante Reiseform, die „nur den Reichen, Schönen und Mondänen dieser Welt vorbehalten“ sei (ROTHFISCHER 2015:69). Diese Exklusivität hat durch niedrigere Preise und häufigere Flugfrequenzen abgenommen. Soziologisch betrachtet bietet der Flugverkehr die Möglichkeit einer fortschreitenden „Inklusion“ (STICHWEH 2005) – wenn man diese als „Zugehörigkeit zur Gesellschaft und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben“ (KRONAUER 2013:24) versteht. Sinkende Kosten des Flugtickets erhöhen eine solche Teilhabe (Abb. 19).

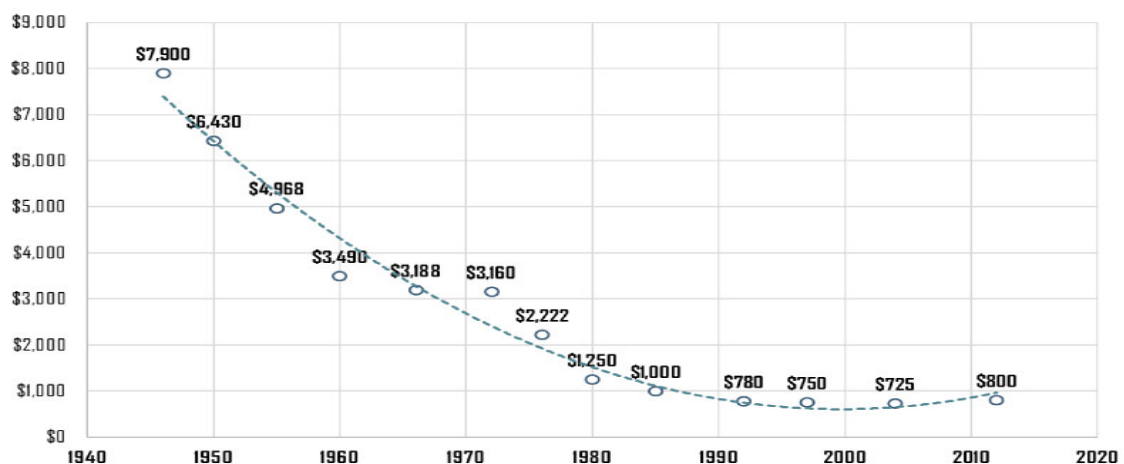


Abb. 19: Durchschnittlicher Flugpreis New York-London hin und zurück in US-Dollar (RODRIGUE 2017)

Maßgeblich dazu beigetragen hat „die rapide Verbesserung der Transport- und Informationstechnologie (Großraumflugzeuge, Digitalisierung, Satellitenkommunikation etc.)“; sie „hat die Transport- und Kommunikationskosten dramatisch gesenkt und dadurch die Intensivierung weltweiter Beziehungen begünstigt“ (RAUCH 2007:30). Hinzu kommt die Markteinführung von sog. Billigfluggesellschaften, die den Kreis derer, die sich ein Flugticket leisten können, zusätzlich vergrößert. „Low cost carriers (LCC’s) in particular have widened inclusion, access and have created opportunities to travel. In some cases air transport is the only realistic means for a person from a small community to travel“ (SMYTH et al. 2012:54). Ein sich erweiternder Zugang zum Flugverkehr leistet – zumindest aus statistisch-globaler Perspektive – einen Beitrag zur individuellen Beweglichkeit (Abb. 20).

## Increasing accessibility of air travel

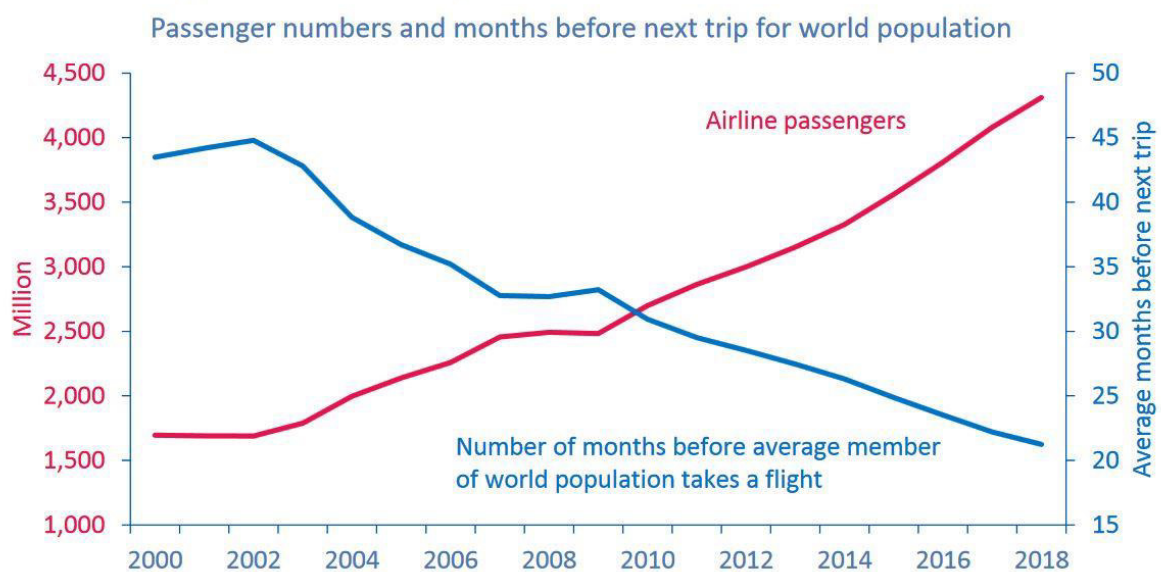


Abb. 20: Wachsender Zugang zum Luftverkehr (IATA 2017I:5)

Grundlegender gesprochen: „Neben der Sicherstellung der uneingeschränkten Mobilität der Menschen im geschäftlichen und privaten Bereich und der damit verbundenen politischen und gesellschaftlichen Integrationsfunktion [...] ermöglicht Luftverkehr die persönliche Begegnung mit Menschen anderer Staaten und Kulturen und fördert somit das multikulturelle Verständnis“ (MENSEN 2013:11). Aufgabe und Erkenntnismöglichkeit von Airline- und Airport-Geographies (vgl. Abb. 21) liegen darin, Netzwerke des Flugverkehrs als sichtbaren Ausdruck von Interaktionen beschreibbar zu machen. Flugverbindungen zwischen Städten können dann als Indikator für Globalisierung gemessen werden, über Daten zu Passagierzahlen, Distanz, Kosten, Zeit und anderen Parametern.



Abb. 21: Einführung in Geographien der Globalisierung – am Beispiel ‚Airport‘, Universität Bonn (Foto FG, 18.4.2017)

#### 3.2.3 Geschwindigkeit

Flugbewegungen und Globalisierungsprozesse sind vergleichbar, was Relevanz und Geschwindigkeit betrifft. „Globalization as we know it today could not exist without the timely connectivity [...] provided by air transport“ (PEARCE 2011:9). Das wegweisende Stichwort hierbei lautet „Beschleunigung“ (ROSA 2013). Die Entwicklung der Verkehrsformen und ihrer Infrastrukturen beschreibt einen globalen Schrumpfungsprozess durch verbesserte Möglichkeiten einer Überwindung von Raum und Zeit. Die Evolution hin zu hochtechnisierten Transportmitteln wie dem Flugzeug ist mit einer stetigen Zunahme der Geschwindigkeit verbunden. Schnelligkeit ist ein wesentlicher Vorteil des Flugverkehrs, auch wenn er hohe Kosten verursacht und Ressourcen verbraucht. Immer noch bietet der Flugbetrieb die bislang höchste Form der Beschleunigung, mit kürzeren Reisezeiten für immer größere Reichweiten. Er bewegt unsere Welt schneller denn je: Flugzeuge überfliegen Zeitzonen und ermöglichen den Austausch von Kontinent zu Kontinent am gleichen Tag. „It is possible [...] to journey around the world in just over a day on commercial airlines“ (MURRAY 2006:3). Der Flughafen als globaler Umschlagplatz von Menschen, Gütern und Informationen sorgt für eine solche Zunahme an Geschwindigkeit. Von ihm aus beschleunigen sich landseitige, verhältnismäßig langsame Bewegungsmuster auf die Schnelligkeit des Massentransports in der Luft.

Prozesse der Beschleunigung erstrecken sich nicht allein auf die materielle Basis („technische Beschleunigung“), sondern wirken sich auch auf gesellschaftliche Kontexte aus: „soziale Beschleunigung produziert neue Zeit- und Raumerfahrungen, neue soziale Interaktionsmuster und neue Formen der Subjektivität, und in der Folge transformiert sie die Art und Weise, in der

Menschen [...] sich in dieser Welt *bewegen* und *orientieren*“ (ROSA 2013:21,66). Eine solche vielfältige ‚Zeit-Raum-Kompression‘ (HARVEY 1989) lässt Orte selbst sich prozesshaft verändern und verleiht ihnen mehrere Identitäten zwischen globalen und lokalen Bezügen (MASSEY 2013:93f.). Vor diesem Hintergrund, in einer sich ständig weiter globalisierenden Welt, lassen sich klassisch-evolutionäre Entwicklungsgedanken im Sinne des Prinzips „survival of the fastest“ (TOFFLER 1990, zit. nach KASARDA 2000:43) aktuell wieder aufgreifen. Im Zuge eines globalen Standortwettbewerbs treten Flughäfen als strategische Räume in regionale Konkurrenz zueinander. Dabei wird neben der räumlichen Lage auch der Mobilitätsfaktor ‚Zeit‘ zu einem wesentlichen Standortvorteil, wenn über kürzere Flug- bzw. Umsteigezeiten eine immer bessere und schnellere Erreichbarkeit geboten werden kann. Und auch Fluggesellschaften als Kunden des Airports stehen unter dem weltweiten Druck, ihr Angebot fortlaufend innovativ weiterzuentwickeln: „Man wird nicht zum Besten in der Welt durch Stillstand“ – so das Credo etwa der katarischen Fluglinie (zit. LITTEK 2018:22). Flughäfen bilden also die logistische Infrastruktur für die technische Beschleunigung (KESSELRING 2009:48) und damit auch eine Plattform für die Beschleunigung menschlicher Weltbezüge (vgl. ROSA 2013:60f.); sie tragen bei zu Handlungsentwürfen vor dem Hintergrund umfassend verstandener Antizipation (vgl. ANDERSON 2010).

#### **3.3 Fragmentierung, Abkopplung und Verzögerung**

Globalisierende Prozesse laufen weltweit ab, keineswegs aber überall mit den gleichen Auswirkungen. Überall gehorchen sie „wettbewerbsbestimmtem und erfolgsverpflichtetem Zwang“, aber gerade das vorrangige Ziel ökonomischen Wachstums führt – darauf hat SCHOLZ aufmerksam gemacht – zu „vielfältigen gesellschaftlich und kulturell wirksamen Folgeeffekten“ (2010:123,12). Sie stellen sich an unterschiedlichen Orten unterschiedlich dar. Obwohl der Globalisierung die Tendenz innewohnt, eine Welt zu vereinheitlichen, bewirkt sie zugleich deren Diversifizierung. Ungleichheiten wiederum vergrößern „the differences between the core and the periphery“ (KNOX et al. 2014:159). Das bedeutet, dass die „These fortdauernd aufsteigender (nachholender) Entwicklung von Ländern und Gesellschaften als Ganzen durch Wachstum“ in Zeiten der Globalisierung „nicht zutrifft“ (SCHOLZ 2010:123). Vielmehr handelt es sich um komplexere Vorgänge mit ambivalenten Auswirkungen: „Globalization [...] enables places to cohere and simultaneously fragments them. It opens up possibilities and, as it does so, it shuts others off“ (LEYSHON et al. 2011:7).

Die Theorie fragmentierender Entwicklung, aufgegriffen in der Geographischen Entwicklungsforschung, fragt nach Fragmentierung in unterschiedlichen Dimensionen. Sie beschreibt eine „räumliche Differenzierung nach Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur“, die sich im „zeitlichen und räumlichen Nebeneinander integrierender und (bruchhaft) trennender, eben fragmentierender Prozesse“ äußert (SCHOLZ 2004:217f.). Neben die scheinbar vereinheitlichenden und integrierenden Tendenzen treten vermehrt räumliche Abgrenzungen und Formen von Fragmentierung, die nie auf nur eine Dimension verkürzt werden können, sondern vielschichtig verlaufen. Dabei stehen Integration und Separierung nebeneinander: Einzelne Fragmente werden in globale Entwicklungsprozesse eingebunden, andere abgekoppelt und ausgeschlossen. Hier kommt die Theorie fragmentierender Entwicklung offensichtlich an eine Grenze, solange sie nur beschrei-

bend vorgeht und – wie SCHOLZ (2004:215) einräumt – „primär keine Lösungen und Strategien“ anbietet.

Der Theorie stellt sich zudem die Frage, ob „mit Prozessen der Globalisierung eine ‚Fragmentierung‘ im Sinne eines unbedingt unwiderrufbaren und umfassenden Exklusionszustands“ derer verbunden ist, die nicht an den beschleunigten Globalisierungsprozessen teilhaben können (TRÖGER 2009:257). In diesem Zusammenhang hat SCHOLZ (2004:222-224) von „Inseln des Reichtums“ und einem „Ozean der Armut“ gesprochen. Doch erscheint eine solche unwiderruflich aussehende Trennung zu schematisch und wird den tatsächlichen Abhängigkeits- und Austauschbeziehungen zwischen beiden Sphären, die durch Inklusions- und Exklusionseffekte zugleich gekennzeichnet sind, kaum gerecht. Eher angebracht ist wohl ein Nebeneinander verschiedener Perspektiven auf ein kohärent bleibendes System, angesichts etwa fortwährend wirksamer Weltwirtschaftskreisläufe und raumprägender Arbeitsmuster (vgl. KLEIBERT 2015). Mit anderen Worten: „Die Ausgegrenzten sind“ – und bleiben – „Teil der Gesellschaft, auch wenn sie nicht an deren Möglichkeiten teilhaben“ (KRONAUER 2013:23). Dabei kann es für die Betroffenen selbst durchaus zu zwiespältigen Erfahrungen zwischen ‚Innen‘ und ‚Außen‘, Eingrenzung und Eröffnung kommen: „People [...] are included – although [...] not entitled and offered to share the real and big ‚fruits of globalization‘“ (TRÖGER 2009:267). Diese Differenzen lassen sich hilfsweise etwa als eine „Verinselung“ betrachten, die „zum Teil mit Zerfallsprozessen verbunden ist, gleichzeitig aber auch Möglichkeitsräume eröffnen kann“ (HEEG 2014:67).

Städte haben sich in der Forschung als Extremschauplätze für Fragmentierung erwiesen. DITTRICH hat an Beispielen des indischen Subkontinents vorgestellt, wie dort gegensätzliche Entwicklungen gleichzeitig und unterschiedliche Entwicklungsstadien mit differenter Geschwindigkeit und Richtung eng nebeneinander ablaufen. „Die von globalen Dynamiken erfassten Großmetropolen sind [...] einer tiefgreifenden gesellschaftlich-räumlichen Transformation unterworfen, die sich in vielfältigen Fragmentierungen und Hybridisierungen artikuliert“ (2013:68). Ähnliche Mischformen zwischen „global connections and local (dis)connections“ weisen GRAHAM und MARVIN generell für den urban-infrastrukturellen Kontext nach: Wirtschaftliche und politische Veränderungen führen zu „social landscapes of splintering urbanism“ (2001:13,217), deren zunehmende soziale Ungleichheit sich auch verkehrsinfrastrukturell widerspiegelt.

Wie im Folgenden zu sehen sein wird, können auch über den Flughafen Muster von Fragmentierung auf verschiedenen Skalen hervorgerufen und mit unterschiedlichen, zum Teil gegenseitigen Effekten wirksam werden. Am weltweit wachsenden Luftverkehr partizipieren nur bestimmte Gebiete. Regionen, die nicht angefliegen werden, rücken in einer zunehmend globalisierten Welt in weitere Ferne. Unterschiedliche Grade von Einbindung führen zu ungleichen Machtverhältnissen. Neue Formen der Abkopplung entstehen etwa, wenn lokale Akteure den Dynamiken der Globalisierung ausgesetzt sind, aber ausgeschlossen werden von Möglichkeiten eigener Teilhabe. Nur ausgewählte Akteursgruppen erreichen das Privileg eines ‚globalen Ortsbewusstseins‘ (MASSEY 1994), und nur einzelne Fragmente erhalten uneingeschränkten Zugang zum globalen Geschehen. Nicht-Beschleunigung, Verlangsamung oder Verzögerung von Prozessen werden in wettbewerbsintensiven Kontexten sogleich als Stagnation bzw. Rückschritt wirksam. Für ein tiefergreifendes Verständnis von Geographien des Flughafens ist es daher

wichtig, diese Fragmentierungsprozesse aufzugreifen und ihre Auswirkungen auf neue Netzwerke der Inklusion und Exklusion zu untersuchen. Generell erkennen mittlerweile die Gesellschaftswissenschaften an: „Die Frage nach Ausschluss und Zugehörigkeit von Einzelnen und Gruppen ist auf die Agenda [...] zurückgekehrt“ (UERLINGS/PATRUT 2013:9). Dem wird auch eine geographische Entwicklungsforschung gerecht, die einen Fokus setzt auf „patterns of inequality at various geographic scales – globally, within and between nation-states and localities and, more recently, on and off the networks“ (MURRAY 2006:263).

#### **3.3.1 Flugverkehr und Fragmentierung**

Im britischen Überseegebiet St. Helena gibt es seit 80 Jahren Gedanken über Linienflüge nach Südafrika. Doch der lang ersehnte und 2016 neu eröffnete Flughafen bleibt aufgrund unberechenbarer Scherwinde für einen regelmäßigen Flugbetrieb mit größeren Verkehrsflugzeugen kaum geeignet (ATW 2016g). So kommt es dazu, „dass sich die Insulaner [...] am Ende noch isolierter fühlen als in der Ära des guten alten Postschiffs“ (BRÖLL 2016:7). Erst seit Oktober 2017 gibt es neue Versuche mit kommerziellen Linienflügen, die einmal in der Woche die entlegene Insel in rund sechs Stunden von Johannesburg ansteuern (RÖBEN 2018).

Das Flugzeug ist heute das Transportmittel, das global für eine immer schnellere Bewegung verantwortlich ist und scheinbar eine grenzenlose Anbindung bietet. Dem ist, mit sozialkritischem Antrieb, grundsätzlich widersprochen worden: „Air transport can be envisaged as one element promoting uneven development and the continuing divergence between rich and poor at global and regional scales“ (GRAHAM 1995:102). Tatsächlich ist der Anspruch einer gleichberechtigten Teilhabe durch den Flugverkehr (vgl. CWERNER 2009:10) genauer geographisch zu überprüfen. Eine Übersichtskarte der weltweit beförderten Flugpassagiere zeigt, trotz einer allgemeinen Zunahme der Verflechtungen und Reichweiten, deutliche regionale Unterschiede (vgl. Abb. 22). Am globalen Luftverkehr partizipieren nicht alle Regionen in gleichem Maße und Luftverkehrsströme verbinden entfernte Gegenden mit hoch ungleicher Intensität (ADEY et al. 2007:773). Vor allem der afrikanische Kontinent fällt auf als ein Gebiet mit unverhältnismäßig niedrigem Passagieraufkommen.

Wer in der heutigen Zeit nicht oder nur in geringem Maße an den expandierenden Flugverkehr angeschlossen ist, der wird relativ gesehen immer isolierter. „Within a generalized process of shrinkage some places may appear further apart, either absolutely or relatively“, in Abhängigkeit von den jeweiligen ökonomischen und auch politischen Bedingungen (HEROD 2009:21). Die erwähnte Raum-Zeit-Kompression kann sich keineswegs überall mit gleicher Gültigkeit entfalten, sondern wird im Sinne einer Fragmentierung hoch selektiv wirksam. Gerade im Hinblick auf den Transportsektor und hier insbesondere im Flugverkehr stößt der Betrachter auf charakteristische Abstufungen, in denen verschiedene Räume und soziale Gruppen unterschiedlich stark an globale Ströme und Bewegungen angebunden sind.

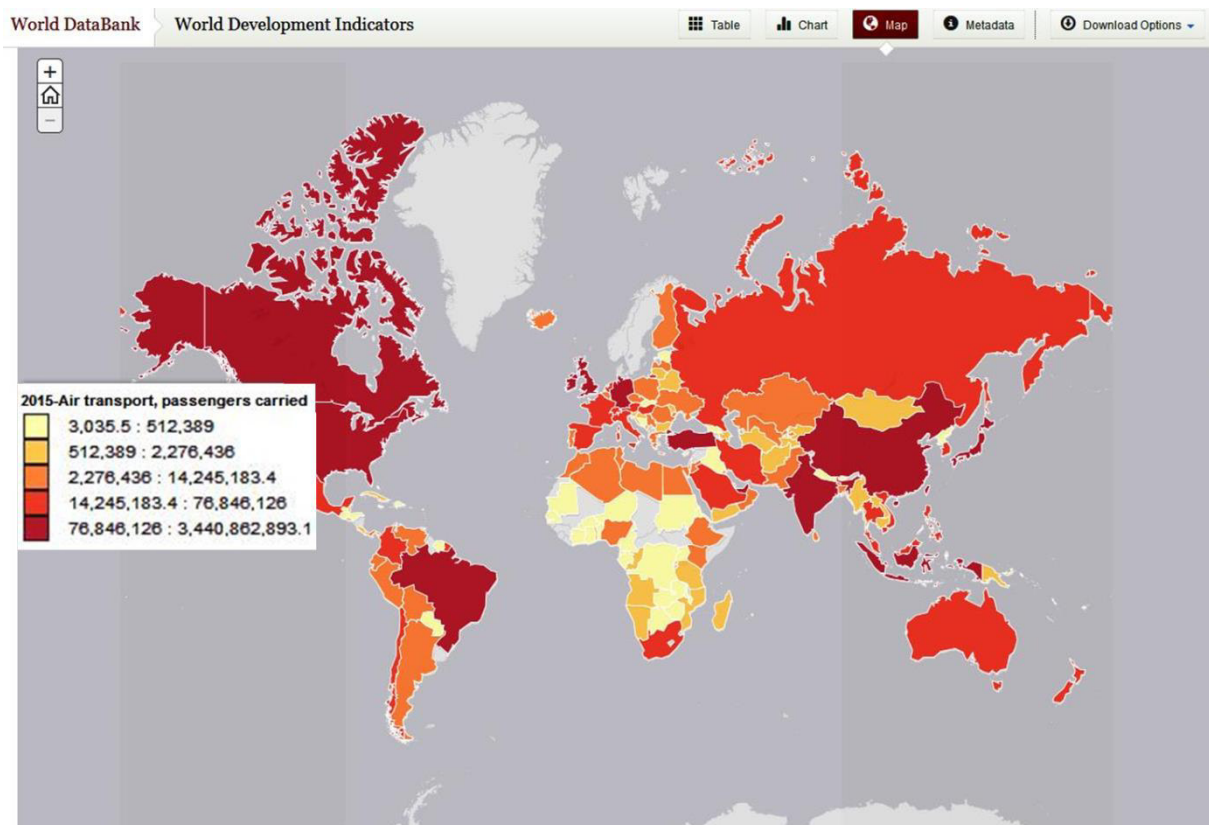


Abb. 22: Weltweit beförderte Flugpassagiere (nach WORLD BANK 2016a)

Selbst wenn im Kontext einer sich stetig weiter globalisierenden Weltgesellschaft ein vorherrschendes Bild des Zusammenwachsens gezeichnet wird, scheinen einige Teile des globalen Systems paradoxerweise immer weiter auseinanderzurücken. Mit fortschreitender Verbindung findet zugleich auch Abkopplung statt. Im Großen wie im Kleinen begegnet „eine Vielzahl von einzelnen Exklusionsbereichen [...], die untereinander nicht global vernetzt sind“ (STICHWEH 2005:58f.). Der Luftverkehr wirkt als „factor of polarization and unequal development“ (RODRIGUE 2009:56), der nicht nur verbindet und durch Austausch angleicht, sondern auch bestehende Ungleichheiten verschärfen und neue regionale Grenzen schaffen kann (MACKINNON et al. 2008:28).

Muster wachsender Disparitäten und Formen der Fragmentierung entstehen dabei auf unterschiedlichen Skalen: „The old North/South classifications and core-periphery models are less relevant today as new networks of inclusion/exclusion are forged“ (MURRAY 2006:311). Auch auf der Ebene von Städten sind derartig ambivalent zusammenspielende Prozesse zu beobachten. Dort produzieren Bewegungsströme im Bereich Fracht und Logistik Mischformen von „disintegration that necessarily accompany integration in the context of flow“ (HALL/HESSE 2013:248). Der Einsatz komfortablerer und schnellerer Verbindungen zwischen Regionen führt zu einem räumlich und sozial differenzierenden Prozess. Infrastruktur ist nicht für alle gleichermaßen zugänglich; einige Segmente in der Bevölkerung können aufgrund ihres sozio-ökonomischen Status in höherem Maße von Mobilität profitieren als andere. So sind lokale Akteure stets den Dynamiken der Globalisierung ausgesetzt, können von diesen aber nicht immer profitieren, sondern finden sich vielmehr regional separiert bzw. marginalisiert (SCHOLZ 2004:218). Im



Extremfall bedeuten globalisierte Infrastrukturen für einige Nutzer sogar neue Armut- und Ausgrenzungserfahrungen, die sich im Sinne einer „poverty of connections“ über steigende Preise und Zugangsbarrieren äußern (GRAHAM/MARVIN 2001:287). Ein solches kleinteiliges Nebeneinander von Einbindung und Ausschluss, von Wachstum und Verlusten, wird mittlerweile sogar als Merkmal der gegenwärtigen Gesellschaft angesehen (KRONAUER 2013:23).

Der Flughafen ist ein Raum, an dem derartige Ambivalenzen zusammenstoßen. Er gewährt eine Einbindung in sich globalisierende Märkte und Netzwerke, sorgt dabei aber auch für den Ausschluss einzelner Bevölkerungsgruppen und Sektoren von eben diesen Möglichkeiten. An ihm überholt sich die ursprünglich mit Fragmentierung verbundene Inselvorstellung eines vollständigen und absoluten Ausschlusses. Er schafft vielmehr einen differenzierten, hybriden Austausch. Damit könnte man SCHOLZ' These vom „Schwinden der vermittelnden ‚Zwischenräume‘“ (2010:128) entgegentreten: Flughäfen würden erkennbar als eine Schnittstelle, an der Verbindungs- und Abschottungsmechanismen zugleich wirksam werden. Solche Zwischenräume, die in ihrer Vermischung „neue interne Fragmentierungen“ (HEINEBERG 2006:364) aufkommen lassen, hat die Forschung bislang zu wenig berücksichtigt. Deshalb erscheint es besonders für Geographien des Flughafens wichtig, eine neue Perspektive in dieser Richtung zu entwickeln. Sie müsste „multiple [...] Szenarien von parallel und verwoben verlaufenden Ein- und Ausschließungspraktiken und deren involvierten Akteure und Institutionen“ räumlich abbilden (ATAÇ/ROSENBERGER 2013:50), und würde damit auch für eine „terminological hygiene“ des Fragmentierungsbegriffs sorgen (TRÖGER 2009:267).

#### **3.3.2 Geometrie der Macht: Borders and Networks**

Transportsysteme unterscheiden sich nach Art und Effizienz. Dabei prägen sie die Räume, zwischen denen sie im Einsatz sind. Je nach Angebot und Dichte lassen sie ‚weiter entwickelte‘ und ‚weniger weit entwickelte‘ Gebiete entstehen. Anhand der von ihnen bewegten Personen- und Frachtströme ist für städtische Regionen eine Typologie entworfen worden (HALL/HESSE 2013:256), die unterschiedliche Grade von Fragmentierung festhalten möchte, mit verschiedenen Abstufungen zwischen „off-the grid“ sowie „coherent-connected“. Deren Spannbreite reicht von einer vollständigen Abkopplung über ‚Inseln‘, auf denen nur wenige Privilegierte an Handel und Bewegungen teilhaben, bis hin zu dem Ideal einer ausbalancierten sozialen und ökonomischen Kohärenz für alle Beteiligten. In jedem Falle sorgt die Beförderung von Menschen und Gütern für unterschiedliche Horizonte der Raum- und Zeiterfahrungen. Manche Orte erlangen über Bündelung und intermodale Verknüpfung der Transportmittel eine höhere Erreichbarkeit als andere. So reklamiert ein Hotel- und Businesskomplex am Frankfurter Flughafen durch seine multiple Anbindung (Luft, Schiene, Straße) für sich den „am besten erreichbaren Standort Europas“ (THE SQUAIRE 2018). Insbesondere Hub-Flughäfen ziehen sämtliche Zubringerverkehre aus allen Richtungen an sich, um sie anschließend wieder neu zu verteilen. Dies geschieht nicht selten auf Kosten kleinerer Flughäfen, die dadurch einen Rückgang direkter Erreichbarkeit erleiden. Unterschiedliche Qualitäten und Grade von Verbindung führen zu „uneven geographic development“ (HARVEY 2005). Das zieht ungleiche Machtverhältnisse nach sich. Denn es ist zu unterscheiden zwischen denen, die Bewegungsströme in Gang setzen und kontrollieren, und der

Masse derjenigen, die bewegt werden, abgestuft nach ihren jeweiligen Zugangsmöglichkeiten. Derartige Muster zwischen ‚Urhebern‘ und ‚Empfängern‘ von Bewegung, Begünstigten und Benachteiligten, sind von der Sozialgeographie als „power geometry of time-space compression“ beschrieben worden (MASSEY 1994:149). Auch die Luftfahrtindustrie setzt diese Muster um, sie ist sozusagen „one of the most highly visible articulations of power“ (ADEY et al. 2007:780). Sichtbar wird das in einem hohen Maß von Ordnungskraft, separierenden Funktionsmechanismen sowie der Notwendigkeit permanenter Kontrolle und Überwachung.

Die Prozessabläufe am Flughafen folgen festgelegten, standardisierten Mechanismen und gehorchen einer „Politik der Kategorisierung“ (ATAÇ/ROSENBERGER 2013:42), bei der Ungleichheiten geordnet und verfestigt werden. So können verschiedene Akteurs- und Nutzergruppen, in Abhängigkeit des sozialen Status und anderer soziokultureller Kriterien, unterschiedliche Räume auf Flughäfen besetzen. Wer ‚schön‘, ‚reich‘ und ‚wichtig‘ ist, darf eigene, für ihn freigehaltene Wege gehen und muss nicht wie die anderen Schlange stehen. Mit Bonusprogrammen der Fluggesellschaften erarbeiten sich ‚Frequent-Flyer‘ bevorzugte Behandlung und Zutritt zu exklusiven Bereichen wie Lounges. „Das ist ein unbestreitbar attraktiver Status“, der im Übrigen „einiges über die Ordnung der modernen Gesellschaft verrät“. Sind doch „Statusaspekte mit Vermögensgesichtspunkten“ verbunden, wenn „Vielflieger mit größeren Meilengutschriften belohnt werden als ihre statusniedrigen Mitflieger“ (STICHWEH 2005:167). Zu Recht betont ADEY die aktive Rolle, die Flughäfen in diesem Differenzierungsprozess spielen: „Airports actually work to *make* these differences by sorting passengers into different modalities“ (2008:146). Ein Reisender mit Vielfliegerstatus besitzt andere Rechte und Möglichkeiten als die Servicekräfte, die im Dienstleistungsbereich angestellt sind. Die ungleichen Machtstrukturen auf Flughäfen lassen sich aus dem Blickwinkel der Migrationsforschung gesellschaftspolitisch noch weiter zuspitzen: OULIOS sieht in dem Nebeneinander von Privilegierten und Nicht-Privilegierten eine „Zweiteilung der Menschen in die, die Reisefreiheit genießen, und die, denen sie nicht zugestanden wird. [...] Die Oberklasse sitzt in Lounges und entspannt sich, der Durchschnittsreisende schlendert durch die Duty-free-Shops – und die, die abgeschoben werden, warten auf den Flug, den sie nicht antreten wollen. Für die einen ist der Flughafen ein Ort der Freiheit und des Aufbruchs. Für die anderen die Endstation“ (SCHLÜTER 2016). Selbst Großflughäfen, die für globale Vernetzung sorgen, sind hier an neuen Formen der Abgrenzung beteiligt.

Generell finden auf vielen Ebenen des Flughafens „mechanisms of distinction and separation“ (SALTER 2008a:XVI) statt. Die Kanalisierung von Strömen innerhalb des Terminals etwa erfolgt zwischen Bewegungsfreiheit und Separierung: Scheinbar grenzenlos soll der Fluggast zwischen Geschäften, Bars und Restaurants pendeln dürfen; unwiderruflich gelten dagegen Zutrittsbeschränkungen und Sperren in den einzelnen Flugsteigen und Sicherheitszonen. Es gilt eine „Freiheit der Eingeschlossenen“ (FISCHER 2013): Der Passagier darf sich nur einmalig, in einem festen Zeitfenster über einen vorbestimmten Weg, zu seinem Abfluggate bewegen, und das nur im Besitz aller gültigen Dokumente, die ihn als Reisenden autorisieren. Diese Architektur von Kanalisierung und Separation setzt sich über Fluggastbrücken und Busse bis ins Flugzeug hinein fort. Getrennte Ebenen für Ankunft und Abflug, strenge Ein- und Ausreisekontrollen und feste Grenzen zwischen Flughafengelände und Umgebung machen Airports zu hochabgesicherten

eigenen Territorien. Ambivalent auch das Verhältnis von Nähe und Entfernung: An den Flughafen unmittelbar angrenzende Gebiete und deren Bewohner sind unter Umständen extrem isoliert, wohingegen aus weiter Entfernung kommende Akteure direkten, uneingeschränkten Zugang genießen. Im Sinne einer „Dialectic of Borders and Networks“ (AXFORD 2013:84) bieten Airports also nicht nur offene Anschlussstellen an die globale Welt, sondern bilden auch reglementierende Grenzposten. Und sie selbst werden, als hoch fragmentierte Teilräume, „von sichtbaren oder unsichtbaren Barrieren und Grenzen durchzogen“ (HEEG 2014:67).

Was auf dem Boden gilt, findet seine Entsprechung in der Luft. „Flight is a space which is intensely segregated and hierarchical as well as highly monitored and controlled“ (ADEY 2010a:6). Dabei scheinen doch – nach den Versen eines bekannten Liedermachers – „über den Wolken“ (MEY 1974:48f.) alle Grenzen aufgelöst zu sein. Oder ähnlich, als Bild im wissenschaftlichen Diskurs: „The dance and verve of a plane in the sky appears so [...] unbounded“. Tatsächlich aber werden auch mit der Bewegung in der Luft Grenzen untermauert und neu geschaffen. „An aircraft moves within a domain of international relations, tight regulation, and it flies between strictly controlled invisible lines of borders and air-traffic control delimitations“ (ADEY 2010a:80). Geopolitische Relevanz des Nebeneinanders von „networks and borders“ (AXFORD 2013:89) im Luftverkehr illustriert ein Beispiel aus dem Nahen Osten. Im Zuge der diplomatischen Krise zwischen Katar und seinen Nachbarn ist der Wüstenstaat 2017 in eine Situation wirtschaftlicher Sanktionen geraten, die insbesondere den Luftfahrtsektor hart treffen. Die Sperrung des umgebenden arabischen Luftraums hat zur Folge, dass sämtliche Flüge des Drehkreuzes in Doha komplizierte und kostspielige Umwege über einen schmalen Korridor iranischen Luftraums auf sich nehmen müssen (ZHANG 2017).

Sowohl für den Luftraum als auch für den Flughafen und seine bodenseitige Infrastruktur gilt das Nebeneinander von Mischung und Trennung, Durchlässigkeit und Kanalisierung. Flughäfen sind Räume des Transits, doch Möglichkeiten des Übergangs sind werden Grenzziehung und Kontrolle festgelegt. Sie sind Orte, die Mobilität auch beschränken und unterbinden können. Staatliche Zoll- und Passkontrollen regeln das Ausmaß transnationaler Beweglichkeit. „Überall, wo Grenzen beseitigt oder Territorien aufgehoben werden, entstehen neue Raumbezüge, werden andere Geographien gemacht“ (WERLEN 2014:65). Aber auch durch ihr Bestehenbleiben prägen Grenzen den Raum. Insofern erscheint es hoch fraglich, ob für den Flughafen tatsächlich gilt: „the idea of border loses its physical dimensions“. Denn selbst hier bleibt das Prinzip der Grenze unbedingt erhalten und omnipräsent „as a series of protocols and passwords that can appear anywhere“ (FULLER/HARLEY 2004:39). Die Fluidität von Grenzziehung und Grenzüberschreitung – wirksam überall dort, wo es um Bewegung von Menschen, Informationen und Dingen geht – ist am Beispiel von Flughäfen in „empirisch zu klärende Fragen“ (BECK/POFERL 2010:19) zu übersetzen.

#### **3.3.3 Stagnation als Rückschritt**

Flughäfen repräsentieren sich gern über ein Narrativ des Wachstums und stellen sich im Lichte von Beschleunigung dar. Doch „rapid growth is not without its problems“ (PEARCE 2011:9). In einer Welt generell höheren Tempos spielen kleine Geschwindigkeitsdifferenzen eine große Rolle. „Different parts of the globe may become relatively further apart if the speed at which

distances between them shrink varies” (HEROD 2009:17ff.). Allgemeiner gesprochen: Regional ungleiche Geschwindigkeitszunahmen bewirken unterschiedliche Grade von Raum-Zeit-Kompression. Dies hat Konsequenzen insbesondere für die kommerzielle Seite des Flugbetriebs. In der hart umkämpften Luftfahrtbranche wird Stagnation als Rückschritt angesehen – gegenüber einer schnelleren Konkurrenz. Der Leiter der Abteilung Mobilität und Transport bei der Europäischen Kommission macht deutlich: „If we do nothing we will go backwards. We will be successfully challenged by other regions, which will grow” (zit. ATW 2016a). Tatsächlich werden Verlangsamung und Stillstand als relative Rückschritte wirksam – nicht nur aus Sicht der Luftfahrtunternehmen, sondern auch für potenzielle Nutzer. Standorte ohne Großflughäfen, die angewiesen sind auf „slower modes of transportation“, sehen sich rasch „relatively more isolated than are the major metropolitan regions of the world” (HEROD 2009:17). Unterschiedliche Zugangsgeschwindigkeiten (in Transportwegen und Informationskanälen) haben Auswirkungen bis in soziale Aspekte von Lebensbedingungen und -rhythmen. „The relative distance between some places and people has become greater”. Gerade in Zeiten zunehmender technischer und sozialer Beschleunigung wird immer schnellere Bewegung nötig, um den sozialen Status zu halten und anbindungsfähig zu bleiben. Wer nicht an diesem Beschleunigungsprozess teilhaben kann, ist ausgeschlossener denn je. „Accelerated globalization has exacerbated unevenness as it creates new networks of inclusion/exclusion and perpetuates old ones” (MURRAY 2006:6,263).

Über das Flugzeug als Fortbewegungsmittel können räumliche Distanzen immer schneller überwunden werden. Allerdings sieht die jüngere Entwicklung der Flugzeugindustrie derzeit keine weitere Geschwindigkeitssteigerung vor, heutige Flugzeugmuster haben ähnliche Reisegeschwindigkeiten wie vor 20 Jahren (wenn man von der kurzen Epoche des Überschallflugzeugs Concorde zwischen 1976-2003 einmal absieht). Vielmehr steht die Steigerung von Reichweite und Effizienz im Vordergrund. Insbesondere auf aufkommensstarken Kurz- und Mittelstrecken hängt die Reisedauer mehr ab von überlasteten Flughäfen als von der Geschwindigkeit in der Luft. Für die Überwindung von Räumen bzw. Distanzen wird zunehmend die Zeit zum bestimmenden Merkmal. Im Luftverkehr kämpfen „moderne Reisende [...] mit Flugplänen, Umsteigezeiten, Staus und Verspätungen, aber nicht mehr mit dem Hindernis des Raums“ (ROSA 2013:60). Der Flug selbst als Überwindung von Distanzen erscheint demgegenüber als eine vergleichsweise ‚leere‘ Zeit; Unterhaltungsprogramme und der Anschluss an ein WLAN-Netz versuchen mittlerweile diese Spanne zu füllen.

Obwohl der Flughafen primär als Ort der Beschleunigung gilt, laufen dort ebenso gegenläufige, stagnierende Prozesse ab. ADEY fasst diese Phänomene für das Flughafenterminal unter einer „Politics of Speed“ (2008:157) zusammen und stellt Bezüge zu ungleichen „Power Geometries“ (MASSEY 1993) her: Zeiterfahrung und Schnelligkeit der Mobilität variieren je nach sozialem Status. ‚Fast Lanes‘ mit kürzeren Wartezeiten und ‚Priority Boarding‘ von Premium-Fluggästen werden angeboten für ausgewählte Zielgruppen als zeitsparende Einrichtungen. Sie bedeuten für andere Passagiere eine Verlangsamung. Unter dem Diktat einer „radical acceleration“ (CWERNER 2009:6) entstehen paradoxerweise Phasen des Stillstands. Der Flughafen wird zum „rasende[n] Standbild unseres Lebens“ (DE BOTTON 2010: Klappentext). Trotz der Massen, die er beschleunigt, steht er auch für lange Warteschlangen, ruhende Gepäckbänder,

gestrandete Passagiere und Anzeigetafeln, die nur Verspätungen melden. „Wenn es darum geht, Verkehr und Mobilität von ihrem spezifischen Gegenteil her zu beschreiben, dann sind Stillstand, Stau und Schlangen interessante Kandidaten“ (POTTHAST 2012:275). In all solchen Fällen müsste man statt von einer Raum-Zeit-Konvergenz eher von einer Divergenz sprechen.

Ein weiterer Faktor ist die chronische Überlastung des Luftraums. Insbesondere an hoch frequentierten Großflughäfen führt die Dichte an Flugbewegungen mitunter zu einem „Stau am Himmel“ (ARTE 2014): Warteschleifen verzögern die Ankunft, Startslots werden knapp und Flugzeiten müssen neu berechnet werden. Die Fortbewegung in der Luft erfolgt dann zwangsläufig mit niedrigeren Geschwindigkeiten. Das führt so weit, dass Airlines immer größere Verspätungen einkalkulieren und die geplanten Flugzeiten von vornherein verlängern, damit sie tatsächlich wieder ‚on time‘ sind. Ein Vergleich der Flugdauern auf ausgewählten US-amerikanischen Strecken innerhalb von 15 Jahren spricht eine eindeutige Sprache (Abb. 23).

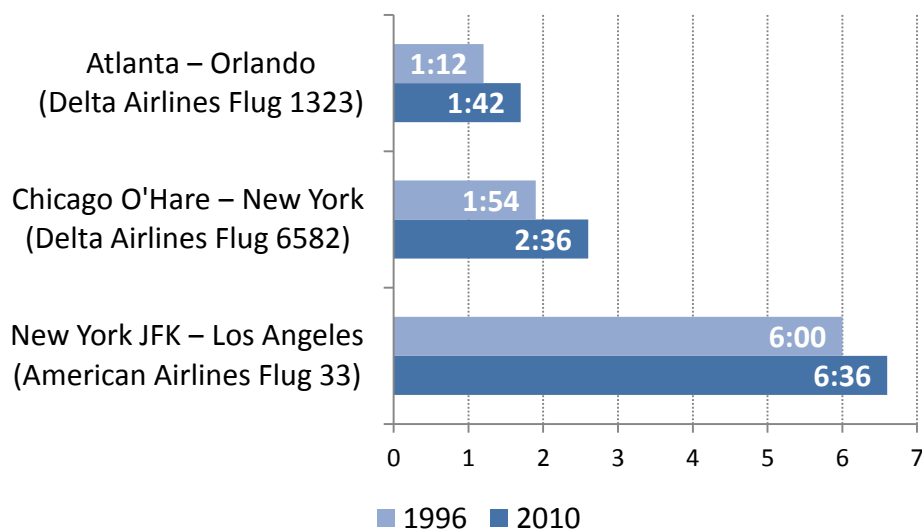


Abb. 23: Veränderung der Dauer ausgewählter Linienflüge 1996 und 2010 in Stunden (nach RODRIGUE 2017)

Auch Sicherheitsinfrastrukturen haben Anteil an Prozessen zeitlicher Stagnation an Flughäfen. Nicht erst seit den jüngeren terroristischen Anschlägen auf die Airports Zaventem in Brüssel (22. März 2016) und Atatürk in Istanbul (28. Juni 2016) ist klar: Flughäfen sind sicherheitssensible Bereiche. Der verantwortungsvolle Umgang mit immer komplexer werdenden Bedrohungsszenarien führt oft genug zu einer Verlangsamung der Bewegungsströme: „New airport screening requirements [...] have led to a dramatic slowdown in airport flow“ (SALTER 2008b:11). Stringentere Sicherheitsvorkehrungen und mehr Kontrollpunkte verzögern die Antrittszeiten eines Fluges. Vor allem bei Kurzstrecken erscheint dadurch die gefühlte Zeit des Wartens und Stillstehens häufig länger als die tatsächliche Reisezeit. Weil Gefahrenpotenziale regional nach Herkunfts- und Zielort selektiv bewertet werden, wirken sich die für notwendig gehaltenen Präventionsmaßnahmen unterschiedlich aus. Beispielsweise führte dies 2017 auf ausgewählten Strecken von den USA in den Nahen Osten und nach Afrika zu einer vorübergehenden Verbannung von Laptops und größeren elektronischen Geräten aus dem Flugzeug-Innenraum (FlightGlobal 2017a). Dieses Beispiel zeigt, wie eine „hidden Geography of Airport Security“ (THING THEORY 2009) den Flugbetrieb zwischen bestimmten Regionen sichtbar ausbremsen kann.

Ein anderes Handlungsfeld von Beschränkungen im Luftverkehr liefert der geplante Austritt von Großbritannien aus der Europäischen Union. Der sogenannte Brexit wird den europäischen Luftraum aufgrund der engen Verzahnung von Politik, Flugverkehr und den sie regelnden Rechten vor neue Herausforderungen stellen; deren Auswirkungen sind zum Stand der Arbeit noch nicht abzusehen (vgl. *FlightGlobal* 2017b; *ATW* 2017b). Um Unsicherheiten auf Flügen zwischen Großbritannien und der EU zu umgehen, gibt es bereits erste Reaktionen: Eine britische Fluggesellschaft plant einen neuen Ableger auf dem europäischen Festland mit Basis in Österreich (TOPHAM/SWENEY 2017). Eine derartige Umstrukturierung und Aufsplitterung in mehrere Einheiten erscheint allerdings mit hohen finanziellen und zeitlichen Aufwänden verbunden.

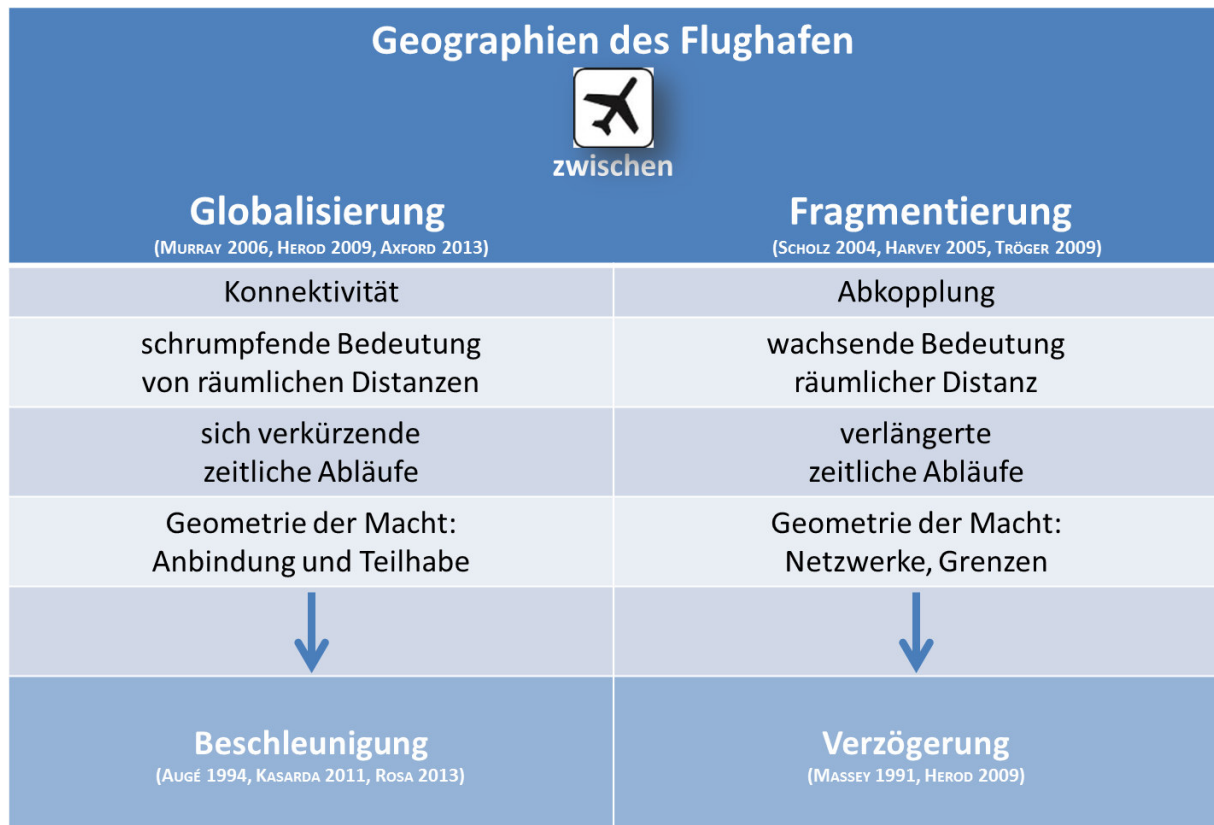
Eine Verlangsamung der Abläufe an Flughäfen geschieht nicht nur als unwillkommenes Resultat von Überlastungsprozessen, gestiegenen Sicherheitsanforderungen oder politischer Fragmentierung. Sie findet auch geplant statt über eine bewusste Verlängerung der Wege am Boden. Airport-Architektur und -Design verändern sich: Früher waren schnelle und kurze Wege, möglichst ohne Unterbrechung vom Eingang des Flughafens bis zum Flugzeug, wegweisend für die Konzeption eines Abfertigungsgebäudes mit dezentralen Strukturen. Nach diesem Vorbild eröffnete man 1970 in Köln/Bonn ein sogenanntes „Drive-In-Terminal“ mit sternförmigen Abfertigungspositionen, die jeweils eigene Check-In-Schalter, Sicherheitskontrollen und Wartebereiche enthielten. Aufgrund dieser Konzeption sollte es den Fluggästen möglich sein „sehr kurzfristig an den Abfertigungsschaltern zu erscheinen und für ihren Flug einzuchecken – bei innerdeutschen und europäischen Flügen 5 Minuten und im Überseeverkehr 10 Minuten vor Abflug“ (KULADIG 2015). Heute sind derartig kurze Zeiten nicht mehr realisierbar, ganz im Gegenteil: „Passengers may spend as much, or even more, time at the airport as they do in the air“ (IATA 2017g:5). Aktuelle Airport-Designs folgen offensichtlich ganz anderen Präferenzen: „Their purpose is less about facilitation than about disruption to the passengers’ journeys“. Geschäfte, Bars und Restaurants sollen auf dem Weg vom Check-In zum Flugzeug konsumanregend wirken und die Verweildauer der Passagiere am Airport verlängern. Und das möglichst, ohne als störender Umweg wahrgenommen zu werden. „However, it is important that these new layouts are not *felt* in a disruptive way or become an annoyance“ (ADEY 2008:149).

Es lässt sich festhalten, dass vom Flugverkehr neben den vernetzenden und beschleunigenden Momenten auch fragmentierende Wirkungen ausgehen, die sich in ungleichen Anbindungen manifestieren und Effekte der Verlangsamung mit sich führen. Als fortschrittlich entwickelte Designs und Abläufe können auch als Verzögerung bzw. Rückschritt erfahren werden.

#### **3.4 Zusammenführung: Flughafen als Spannungsfeld und Zwischen-Raum**

Airport-Geographien produzieren im Spannungsfeld von Globalisierung und Fragmentierung eigene Raum- und Zeitbezüge. Flughäfen stellen Orte dar, an denen Raum und Zeit aufeinanderstoßen – indem Aspekte von „difference, inequality, international connections and spatial thinking“ (FEATHERSTONE/PAINTER 2013:10) zusammenkommen. Dann wird eine ‚Geometrie der Macht‘ wirksam, die darüber entscheidet, wer sich wohin und mit welcher Geschwindigkeit bewegen kann, und wer nicht. Dabei übernimmt der Flughafen die Rolle eines Drehkreuzes im wörtlichen Sinne. Als Umschlagplatz vermittelt der Airport permanent zwischen Land und Luft

(FULLER/HARLEY 2004:5), zwischen Menschen und Gütern bzw. Informationen (CONVENTZ/THIERSTEIN 2014:20), zwischen Kontrollgewinn und Machtverlust (vgl. BELINA 2013:107), letztlich immer auch zwischen Regelmäßigkeit und Ausnahmezustand. Diese Transferleistung (Abb. 24) geschieht vielfach scheinbar reibungslos über geordnete Synchronisation und weiche, zwischen ‚global‘ und ‚lokal‘ vermittelnde Übergänge. Es können aber auch bruchhafte Kollisionen entstehen, und damit fragmentierte Zwischenräume von Netzwerken und Grenzen, abrupte Geschwindigkeitswechsel von Persistenz und Transformation sowie differenzierende Aushandlungen von Einbindung und Abkopplung.



**Abb. 24: Geographien des Flughafens (Eigene Darstellung)**

Ambivalenzen dieser Art mit all ihren Zwischenstufen sind für Flughäfen erst ansatzweise festgehalten – in Form fotografischer Impressionen (BARTSCH 2013). Empirische sozialwissenschaftliche Untersuchungen eines „Sowohl-als-auch der eingrenzenden und ausgrenzenden Mechanismen“ (ATAÇ/ROSENBERGER 2013:50) gibt es bisher nicht. Dabei liegt genau in dieser Doppelung ein Erkenntnispotenzial, denn sie „fördert ein gesundes und produktives ‚Zweifeln‘, mit dessen Hilfe die Widersprüche [...] hinterfragt werden können“ (BHABHA 2012:57), die Globalisierung und Fragmentierung aufwerfen. Insofern ist zu zeigen, dass der Flughafen auch im übertragenen Sinne als Drehkreuz wirksam wird: als ein variabler Gateway, der über verschiedene Zwischenräume neue wissenschaftliche Zugänge und Entwicklungsperspektiven eröffnet. „The processes and agendas that are leading to this are contradictory, dialectical, complex and heterogenous. This is why mapping the impacts is both a necessary and highly challenging task for geographers, and one which has only just begun“ (MURRAY 2006:87).

## 4. Der Flughafen als Hub – ein Modell

Airports mix multiple forms of life, matter and information into a series of new and constantly changing relations between bodies and the sky (FULLER/HARLEY 2004:104)

Die genannten raumwissenschaftlichen Perspektiven sind für Geographien des Flughafens zu bündeln. Hierfür wird der Begriff des ‚Hub‘ zum zentralen Werkzeug. Über ihn lassen sich allgemeine Annäherungen aus verschiedenen humangeographischen Richtungen mit den konkreten raum-zeitlichen Wirkungspfaden, die ein Flughafen zeichnet, verschränken und zusammenführen. Auf diese Weise ordnen sich spezielle Abläufe in einen theoretischen Rahmen ein: Durch das Hub-Modell werden allgemeine Prozesse der Globalisierung, aber auch der Fragmentierung an einem besonderen Schauplatz sichtbar. Ein Hub lässt Bewegungslinien aus entfernten Räumen an einem Punkt zusammenlaufen, um sie dann wieder neu auszurichten. Und dies geschieht in zeitlicher Wiederholung sich ständig erneuernder Durchläufe, rotierender Dynamik und wechselnder Geschwindigkeit.

### 4.1 Hub-Flughäfen

Der Begriff des ‚Hub‘ führt unterschiedliche Flughafen-Perspektiven und -Prozesse skalenergreifend zusammen. Ausgehend von seinem Ursprung in einem mechanischen Kontext behält das Bild eines sich drehenden Rades im Luftverkehr seine Gültigkeit auf besonders anschauliche Weise. Hub-Flughäfen funktionieren als Drehkreuze und vermitteln unterschiedliche Formen von Bewegung. Sie schaffen Konnektivität in einem Maße, das sich nach verschiedenen Kriterien messen lässt, und das in Bezug auf raum-zeitliche Charakteristika variiert. Gemeinsam bleibt die Leistung der Vernetzung als Zusammenführen und Neuverteilen von Verkehrsströmen.

#### 4.1.1 Bild, Begriff und Kontexte



Der Begriff des Hub entstammt ursprünglich aus dem Bereich des Rades und meint „the central solid part of a wheel from which the spokes radiate, and which rotates on (or with) the axle; the nave” (OXFORD ENGLISH DICTIONARY, OED 2016). Dabei bildet die Nabe das Zentrum, in dem alle Speichen des Rades zusammenlaufen und um dessen Achse sich das gesamte Rad dreht. Ein sich drehendes Fahrrad macht die Rotation der Speichen um die Rad-Achse bildhaft (Abb. 25). Die Nabe leistet die zentrale Übersetzung für alle Bewegungen, die sich in verschiedene Richtungen (vorwärts-rückwärts) und über unterschiedliche Geschwindigkeiten (schnell-langsam) vollziehen.

Abb. 25: Hub als Nabe eines Fahrrads (WIKIMEDIA 2016)



Je schneller sich das Rad dreht, desto stärker verschwimmen die vormals einzeln sichtbaren Speichen zu einem einzigen rotierenden Gebilde. Je nach Perspektive, ob von innen oder von außen betrachtet, gewinnen unterschiedliche Richtungen und Aspekte an Bedeutung: Von außen nach innen eingehende Bewegungen („inbound“) werden geordnet, auf eine Linie gebracht und zentral eingesammelt. Von innen nach außen herausgehende Ströme („outbound“) starten von einem einzelnen Ausgangspunkt und verteilen sich radial in alle Richtungen.

Diese Funktionsweise der Übersetzung von Bewegung lässt sich vom Rad auf weitere Verkehrsformen wie ‚Transport Hub‘ oder ‚Airline Hub‘ ausdehnen. Auch virtuelle Formen von Verbindung, beispielsweise aus den Bereichen IT und Netzwerktechnik, definieren sich als „Datenhub“ bzw. „USB-Hub“. Selbst Initiativen zum Zusammenschluss von Innovation, Technik und Wissenschaft proklamieren den Hub-Begriff auf vielfältige Art und Weise. So wirbt der „Digital Hub“ heute für ganze Regionen (DIGITAL HUB REGION BONN 2017) und wird metaphorisch zum Teil sogar zur Marke für Standorte als „Innovation Hub“ (für Hong Kong vgl. ASTRI 2017) oder „Knowledge Hub“ (für Singapur vgl. EVERS et al. 2015; ARKADIN 2017). Unabhängig jedoch vom jeweiligen Kontext, Wissensbereich oder Praxisfeld ist ein Aspekt immer zentral verankert: der Hub als Ort von Konzentration, Verbindung und Austausch – ganz im Sinne eines Knotenpunktes.

Wie im Folgenden zu sehen sein wird, gewinnen diese Perspektiven insbesondere im System des Flugverkehrs an Relevanz, und zwar auf verschiedenen Skalen und über unterschiedliche Vektoren. An einem Flughafen werden Flugbewegungen nicht einfach nur gebündelt, wie es der allgemeine Sprachgebrauch suggerieren könnte. Flüge werden am Hub speziell aufeinander abgestimmt, mit anderen Bewegungsformen und Prozessabläufen vernetzt und neu verteilt (RODRIGUE 2009:56). Eine solche Funktionserweiterung hat wiederum Konsequenzen für die Operationalisierbarkeit des Begriffs. Bisher dominiert eine Transport- und Logistik-Orientierung in Form von quantitativer Standortanalyse in immer komplexeren Zugriffen (vgl. BRYAN/O‘KELLY 1999, MARIANOVA et al. 1999, ADLER 2005, CAMPBELL 2009). Doch der Hub-Flughafen wird, über seine rein räumliche und verkehrstechnische Bedeutung hinaus, zum zentralen Ziel- und Ausgangspunkt eines Netzwerks übergreifender Abläufe und Entwicklungen.

Deshalb soll der Begriff des Hub in dieser Arbeit weder rein mechanisch noch rein metaphorisch verstanden werden. Seine Leistung entfaltet er vielmehr als ein Terminus der Vernetzung, der zwischen diesen beiden Polen vermittelt. Mit solch einem geöffneten Begriffsverständnis ist es möglich, die Verwobenheit vielfältiger Funktionsweisen anzuerkennen: variierende Bewegungsreichweiten, -umfänge und Rotationsgeschwindigkeiten, die am Hub zusammenschaltet werden. Erst so wird ein Flughafen begreifbar als Drehkreuz von Entwicklungsprozessen mit Wirksamkeit auf unterschiedlichen räumlichen und zeitlichen Skalen. Die Verbindung zum Begriffursprung bleibt gerade im Flughafenkontext erhalten: An den ‚Drehscheiben‘ bzw. ‚Drehkreuzen‘ der Airport-Hubs rotiert das Rad immer weiter.

#### **4.1.2 Systeme: Point-to-Point vs. Hub-and-Spoke**

Im Luftverkehr lässt sich grundsätzlich zwischen den Systemen ‚Point-to-Point‘ und ‚Hub-and-Spoke‘ unterscheiden (vgl. Abb. 26). Im Point-to-Point-Verkehr werden einzelne Städte über einzelne Verbindungen angefliegen. Jeder Flug verläuft nonstop und monodirektional zwischen

einem Städtepaar hin und her. Im Gegensatz dazu bietet das Hub-and-Spoke-System eine multidirektionale Konnektivität (GRAHAM/GOETZ 2008:146). Hierbei wird eine größere Anzahl an Städten über einen Hub miteinander verbunden. Der Flug vom Ausgangspunkt zum Zielort erfolgt mit Zwischenstopp und Umstieg am Hub-Flughafen.

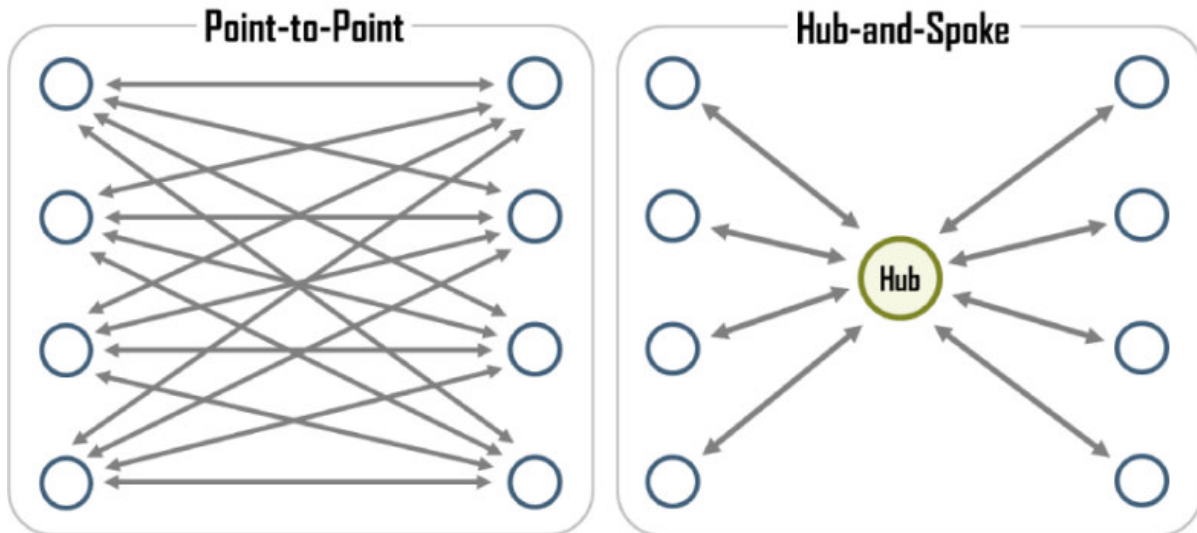


Abb. 26: ‚Point-to-Point‘ und ‚Hub-and-Spoke‘ (RODRIGUE 2017)

Ein solches Hub-and-Spoke-Netzwerk bietet zahlreiche Vorteile, ist aber auch mit einer Reihe von Nachteilen verbunden (MAURER 2006:408f.). Ein Vorteil liegt zunächst in der Tatsache, dass mit einer Bündelung von Flügen über einen einzigen Hub mehr Destinationen wirtschaftlich zu bedienen sind. Zubringer- und Anschlussflüge erhöhen das Aufkommen und ermöglichen den Einsatz größeren Fluggeräts zu günstigeren Stückkosten. Mit der gleichen Anzahl von Flügen sind mehr Märkte abgedeckt; auch Regionen mit einer geringen Nachfrage können über Hubs an das weltweite Luftverkehrsnetz angeschlossen werden. Zu den Nachteilen zählt eine im Vergleich zu Direktflügen meist längere Reisezeit, die durch das Umsteigen im Übrigen häufig als weniger komfortabel wahrgenommen wird (vgl. GROSCHE 2007:20). Auch Streckenlänge und Treibstoffverbrauch nehmen zu infolge eines zweiten Fluges; mitunter können (Teil-)Routen sogar in die entgegengesetzte Richtung führen. In Spitzenzeiten kommt es zudem, über die Konzentration von Zubringerflügen, zu Überlastungen des Luftraums und des Hub selbst, während in den Randzeiten Überkapazitäten herrschen. Die aufeinander abgestimmten Flüge tragen einzelne Verspätungen und Änderungen wellenartig weiter und machen das System störanfälliger für Verzögerungen.

Beide Muster existieren im heutigen Luftverkehr nebeneinander. Begrenzte Airport-Kapazitäten an den Großflughäfen und zunehmende Günstigangebote von Low-Cost-Carriern führen zu mehr Punkt-zu-Punkt-Verbindungen und zu einer Dezentralisierung der Verkehrsströme. Andererseits steht ein Wandel bevor. Eine zukünftige Generation von immer effizienteren Hubflughäfen kündigt sich an: Der Anschluss an weltweite Airline-Allianzen und scheinbar unbegrenzte Kapazitäten an neuen Standorten (wie in der Türkei und im Nahen Osten) machen sie zu „multiple“ bzw. „truly global“ Hubs (EUROPEAN AVIATION CONFERENCE, EAC 2016). Allerdings werden vor diesem Trend aus europäischer Perspektive auch Warnungen laut: „In 50 years’ time, do you want major hub airports to be museums because everybody in Europe is flying

point-to-point and all the major global hubs are in the Middle East or elsewhere?“ (IATA 2018a)  
Es bleibt abzusehen, wohin die Reise gehen wird.

#### 4.1.3 Messbarkeit, Indikatoren, Rankings

Die Verkehrsleistung eines Flughafens lässt sich auf sehr vielfältige Weise messen und darstellen, und auch die Klassifizierung als Hub ist auf unterschiedliche Weise möglich. Auf der Hand liegt zunächst ein direkter Vergleich der Passagierzahl. Der Flughafen mit den weltweit meisten Fluggästen ist Atlanta in den USA (Abb. 27); zum Spitzenfeld in einer Aufstellung für 2014 gehören außerdem Airports auf dem asiatischen Kontinent (Beijing, Tokio-Haneda), Europa (London-Heathrow), USA (Los Angeles) und aus dem Mittleren Osten (Dubai).

PASSAGIERE INSGESAMT					PASSAGIERE INTERNATIONAL				
Rang	Flughafen	Kürzel	Passagiere	+/- %	Rang	Flughafen	Kürzel	Passagiere	+/- %
1	Atlanta	ATL	96 178 899	1,9	1	Dubai	DXB	69 954 392	6,2
2	Beijing	PEK	86 128 270	2,9	2	London-Heathrow	LHR	68 091 095	1,1
3	London-Heathrow	LHR	73 408 489	1,4	3	Hongkong	HKG	62 901 024	6,1
4	Tokio-Haneda	HND	72 826 565	5,7	4	Paris-Charles de Gaulle	CDG	58 627 080	3,3
5	Los Angeles	LAX	70 663 265	6,0	5	Amsterdam	AMS	54 940 534	4,6
6	Dubai	DXB	70 475 636	6,1	6	Singapur-Changi	SIN	53 289 000	1,0
7	Chicago-O'Hare	ORD	69 999 010	4,6	7	Frankfurt	FRA	52 713 013	2,7
8	Paris-Charles de Gaulle	CDG	63 813 756	2,8	8	Seoul-Incheon	ICN	44 906 813	10,1
9	Dallas/Fort Worth	DFW	63 554 402	5,1	9	Istanbul-Atatürk	IST	38 037 302	11,6
10	Hongkong	HKG	63 121 786	5,9	10	Bangkok-Suvarnabhumi	BKK	37 183 099	-10,0
11	Frankfurt	FRA	59 566 132	2,6	11	Taipei	TPE	35 402 285	11,3
12	Jakarta	CGK	57 221 169	-3,6	12	London-Gatwick	LGW	34 438 531	8,8
13	Istanbul-Atatürk	IST	56 767 108	10,7	13	Kuala Lumpur	KUL	34 437 677	5,6
14	Amsterdam	AMS	54 978 023	4,6	14	München	MUC	30 247 738	3,6
15	Guangzhou	CAN	54 780 346	4,4	15	Madrid	MAD	29 618 803	6,9
16	Singapur-Changi	SIN	54 093 000	0,7	16	Tokio-Narita	NRT	29 591 636	-2,9
17	Denver	DEN	53 472 514	1,7	17	New York-JFK	JFK	28 248 253	6,4
18	New York-JFK	JFK	53 254 533	5,6	18	Barcelona	BCN	27 246 041	9,0
19	Schanghai-Pudong	PVG	51 687 894	9,5	19	Rom-Fiumicino	FCO	26 840 909	7,1
20	Kuala Lumpur	KUL	48 930 409	3,0	20	Doha	DOH	26 356 392	13,3
21	San Francisco	SFO	47 114 631	4,8	21	Zürich	ZRH	24 836 387	2,4
22	Bangkok-Suvarnabhumi	BKK	46 423 352	-9,6	22	Kopenhagen	CPH	23 610 452	6,9
23	Seoul-Incheon	ICN	45 662 322	9,6	23	Toronto	YYZ	23 279 850	7,2
24	Charlotte	CLT	44 279 504	1,9	24	Antalya	AYT	22 035 355	2,2
25	Las Vegas	LAS	42 869 517	2,4	25	Wien	VIE	21 831 400	2,2

Abb. 27: Top 25-Airports nach Passagieren 2014 (RÖBEN 2015:19)

Ganz anders sieht es aus, zählt man nur die internationalen Passagiere. Dann schafft es ATL noch nicht einmal in die Top 50; an der Spitze steht hier der „Wüsten-Airport“ Dubai (RÖBEN 2015:17), gefolgt von europäischen und asiatischen Luftdrehkreuzen. Mit New York (JFK) landet der erste US-amerikanische Flughafen in dieser Auflistung erst auf Platz 17.

Ein Hub definiert sich jedoch nicht nur über die reine Anzahl an Passagieren. Seine Leistung als Drehkreuz liegt wesentlich im Grad der Konnektivität, die er anbietet. Um die Verbindungsleistung eines Hub-Flughafens messbar zu machen, müssen allerdings geeignete Indikatoren ausgewählt und nach ihrer Aussagekraft bewertet werden. Ein Beispiel für international anerkannte Kriterien zur Bestimmung von Hub-Flughäfen bietet der Official Airline Guide (OAG). Er hat als Anzeiger für Megahubs einen ‚Connectivity Index‘ entwickelt. Auch sein Wert, „based on each airport’s effectiveness as a connecting point“ (OAG 2015b:3), macht ein Ranking möglich. Aber in diesen Index haben Raum und Zeit als zentrale Analyseeinheiten

Eingang gefunden: Man berücksichtigt hier die Anzahl aller möglichen Verbindungen zwischen ein- und ausgehenden Flügen innerhalb eines sechsständigen Zeitfensters. Die Flughäfen mit den höchsten Verbindungsraten werden als Megahubs bezeichnet (OAG 2016c:4). Damit ist, über bloße Passagierzahlen hinaus, Konnektivität in einer zusätzlichen Dimension erfasst. Doch auch hier ergeben sich abhängig von den jeweiligen Kenngrößen deutlich differierende Befunde, wie ein Vergleich der Rankings von 2016 und 2017 zeigt. Im ersten Fall hat man die Gesamtheit national und international angebotener Verbindungen zugrundegelegt (Abb. 28).

Rank	Airport	Country	Connectivity Index
1	ORD	USA	1204
2	ATL	USA	997
3	DFW	USA	709
4	DEN	USA	633
5	CLT	USA	588
6	LAX	USA	580
7	CGK	Indonesia	566
8	SEA	USA	470
9	SFO	USA	449
10	PHX	USA	431
11	HND	Japan	418
12	MSP	USA	414
13	IAH	USA	409
14	DTW	USA	398
15	LHR	UK	397
16	SYD	Australia	389
17	BOS	USA	366
18	PHL	USA	352
19	YYZ	Canada	328
20	FRA	Germany	301
21	AMS	Netherlands	296
22	DEL	India	286
23	CGH	Brazil	285
24	LAS	USA	282
25	MEX	Mexico	279

Abb. 28: Top 25-Megahubs nach nationalen und internationalen Verbindungen (OAG 2016c:4)

Rank	Airport	Country	Connectivity Index
1	LHR	United Kingdom	379
2	FRA	Germany	307
3	AMS	Netherlands	299
4	ORD	USA	295
5	YYZ	Canada	271
6	SIN	Singapore	257
7	CGK	Indonesia	256
8	ATL	USA	256
9	KUL	Malaysia	242
10	CDG	France	242
11	LAX	USA	235
12	HKG	Hong Kong	233
13	BKK	Thailand	226
14	MUC	Germany	221
15	IST	Turkey	219
16	MIA	USA	204
17	ICN	South Korea	196
18	JFK	USA	195
19	IAH	USA	184
20	DXB	UAE	183
21	MEX	Mexico	176
22	EWR	USA	170
23	PVG	China	167
24	SYD	Australia	167
25	DEL	India	166

Abb. 29: Top 25-Megahubs nach internationalen Verbindungen (OAG 2017:4)

Nach dieser Aufstellung befinden sich neun von zehn Flughäfen mit dem höchsten Konnektivitätsindex in den USA, einem besonders starken Inlandsmarkt mit vielen Zielen und hohen Flugfrequenzen; dazu gehören Chicago O'Hare, Atlanta, Dallas/Fort Worth, Denver, Charlotte und Los Angeles. Das Drehkreuz Dubai (DXB) hingegen, bekannt für seine weltweiten Umsteigemöglichkeiten, landet deutlich weiter hinten (Platz 48).

Verändert man allerdings die Parameter und misst Konnektivität über die Anzahl ausschließlich internationaler Flugverbindungen – wie 2017 von der OAG vollzogen –, sieht die Liste der Top-Megahubs ganz anders aus (vgl. Abb. 29). Dann stehen drei europäische Flughäfen an der Spitze (London-Heathrow, Frankfurt, Amsterdam), gefolgt von nordamerikanischen (Chicago, Toronto) und asiatischen Luftdrehkreuzen (Singapur, Jakarta); auf Platz 36 taucht sogar mit Johannesburg ein afrikanischer Airport als internationaler Megahub auf.

Es wird deutlich, wie sehr sich mögliche Klassifizierungen von Großflughäfen und Megahubs unterscheiden. Weitere Unterschiede ergeben sich, wenn man gegenüber den reinen Passagierzahlen (PAX = Persons approximately) auch weitere Kenngrößen wie Frachtraten oder Umsatzerlöse miteinbezieht. Die Frage der Operationalisierbarkeit und damit verbundene Ergebnisse sind stark abhängig von den jeweiligen zugrundeliegenden Kriterien. Deshalb bedarf auch der vorgestellte OAG Megahubs Index, der primär auf quantitativen Daten beruht, weiterer Verfeinerung. Neben der Messung von Konnektivität gibt es für die Bestimmung eines Hub alternative Ansätze, wie KELLERMAN in seinen *Airport Geographies* (2008) mit dem Hinweis auf die zwei Facetten der Luft- und Landseite eines Flughafens bereits andeutet. Aktuelle Foren aus Wissenschaft und Praxis suchen nach neuen Modellen zur Bestimmung von und zum Umgang mit „Changing Hub Dynamics“ (EAC 2016). Notwendig ist ein ausdifferenzierterer Blick auf Hubs, ihre Funktionsweise und Bedeutung. Sie verbinden Menschen, Güter und Wissen, und dies nicht nur mit Flugzeugen. Dazu gehören weitere angebundene Verkehrsträger, involvierte Akteursgruppen und ihre Interaktionen; sie alle machen den Hub auch als ein Objekt sozialer Wahrnehmung bedeutsam.

#### **4.2 Geltungsbereiche und Wirkungspfade**

Zentral für alle Betrachtungsperspektiven gilt: Große Flughäfen funktionieren als verkehrsgeographische Knoten, an denen Passagier-, Waren- und Informationsströme zusammentreffen und multimodal vernetzt werden. Um die komplexen Bewegungsmuster eines Hub greifbar zu machen und ihre Auswirkungen in Raum und Zeit analytisch zu erfassen, wird der Hub in Kombination mit geographischen Konzepten zum Modell. Mit Hilfe von Skalen als Ordnungs- bzw. Analyseeinheiten und über Vektoren als Linien der Bewegung und Kontrolle erschließen sich die unterschiedlichen Geltungsbereiche und Wirkungspfade eines Flughafens. Als Umschlagplatz von Maßstabsebenen vermittelt der Flughafen zwischen globalen und lokalen Vorgängen. Auch zeitliche Skalierungen zwischen zurückliegenden und bevorstehenden Abläufen sowie zwischen deren hohen und niedrigen Geschwindigkeiten befinden sich über den Hub in ständigem Austausch. In diesem Rahmen lässt er sich abbilden als ein System einander überlagernder Vektoren mit unterschiedlichen Reichweiten und Funktionalitäten. Derartige Linien der Bewegung, Kontrolle und Verbindung laufen durch alle „Scales“ hindurch, sie schneiden sich am Drehkreuz Flughafen.

#### 4.2.1 Hub, Raum und Zeit

Die Aktivität eines Hub ist über räumliche und zeitliche Dimensionen zu erfassen. Ein räumliches Bestimmungsmerkmal liefern Anzahl und Lage der über den Hub zu erreichenden Ziele. Hierzu gehören neben Direktflügen auch Umsteigemöglichkeiten, die eine Fluggesellschaft (wie z.B. Ethiopian Airlines) oder ihre Allianz (wie z.B. Star Alliance) anbieten und am Hub zur Verfügung stellen. Häufig werden dabei kürzere Strecken aus dem regionalen Umland des Flughafens mit längeren Fernstrecken verbunden, weil für einzelne Direktflüge kein ausreichendes Aufkommen vorhanden ist. In solch einem „Hinterland Hub“ (HANLON 2007:141) überwiegt die Zubringerfunktion von Kurz- und Mittelstreckenflügen für Flüge auf die Langstrecke (Abb. 30).

Über den Faktor der Lagegunst finden räumliche und zeitliche Kriterien eines Hub zusammen: Aufgrund seiner geographisch-strategischen Lage kann ein bestimmter Standort auf weiten Fernstrecken als besonders geeigneter Umsteigeflughafen in Frage kommen. Dann nämlich funktioniert er als „Hourglass Hub“ (HANLON 2007:141) nach dem Prinzip eines Uhrwerks mit gleich langen Zeigern: Idealtypischerweise bietet er sowohl in Richtung der Herkunftsregion („origin“) als auch des Ziels („destination“) gleich lange Verbindungen an (Abb. 31).

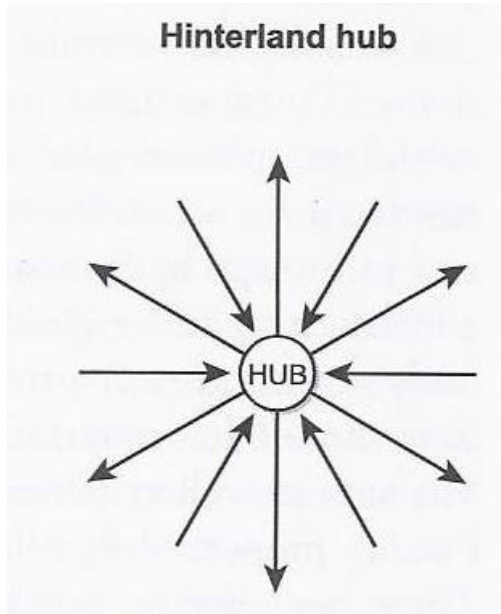


Abb. 30: Hinterland Hub (GRAHAM/GOETZ 2008:146)

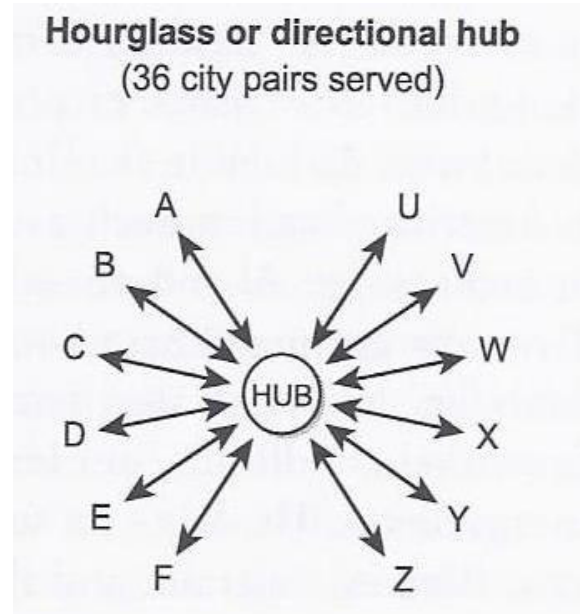


Abb. 31: Hourglass Hub (GRAHAM/GOETZ 2008:146)

Generell gehören zu den zeitlichen Charakteristika eines Hub aufeinander abgestimmte Bewegungsmuster. „A hub is an integrated air transport interchange through which (normally) a single carrier operates synchronized banks – or waves – of flights“ (GRAHAM/GOETZ 2008:146). Innerhalb der ‚Peaks‘, die sich dabei ergeben, findet eine große Zahl von Flügen in einem relativ kleinen Zeitfenster statt, um eine möglichst geringe ‚Connection Time‘ gewährleisten zu können. Und regelrechte Umsteigewellen entstehen, als „complex set of incoming and outgoing flights, structured such that all incoming flights connect to all outgoing flights“ (O’CONNELL 2011:410). Auch außerhalb dieser Wellen sollte die Umsteigezeit in einem passablen Verhältnis stehen zur Dauer des potenziellen Non-Stop-Fluges (bzw. der Umsteigeverbindungen über andere Flughäfen). „Aufgrund der hohen Bedeutung, die zeitsensible Reisende dem Faktor Reisezeit beimessen, benötigt ein Flughafen, der als Drehkreuzalternative in Frage kommen soll, eine hohe

Lagegunst in Bezug auf die zu verlegenden Verkehre, d.h. er muss [...] zwischen den Hauptverkehrsströmen liegen“ (MALINA 2005:110). Eine solche Rolle übernimmt bereits seit langem beispielsweise der Airport in Dubai, sowohl als Uhrghashub für Langstrecken zwischen Europa und Asien als auch als Hinterlandhub für Kurz- und Mittelstrecken auf der arabischen Halbinsel.

In Extremfällen kann die Eignung eines Hub-Flughafens von seiner eigentlichen Umgebung völlig abgekoppelt sein; an einem solchen ‚Nicht-Ort‘ (AUGÉ 1994; vgl. Kap. 2.2.1) treten lokale Ortsbezüge sowie deren Raumwahrnehmungen in den Hintergrund. Abhängig vom Verhältnis der Skalen und Vektoren zueinander ergeben sich vielfältige Ausprägungen: „the [...] world is ordered by different, sometimes overlapping, sometimes competing, configurations of space and time“ (AXFORD 2013:69).

#### 4.2.2 Skalen: Flughafen als Umschlagplatz von Maßstabebenen

Das Konzept der Skalierung (HEROD 2003) ist in der Geographie traditionell fest verankert, „scale is intrinsic to nearly all geographical inquiry“ (MCMMASTER/SHEPPARD 2004:1). Ordnung und Analyse von räumlichen Verhältnissen verlaufen stets über unterschiedliche Maßstabebenen. Diese lassen sich, als kartographisches Konzept gedacht, nach fest fixierten räumlichen Einheiten hierarchisch abgrenzen. Solche Einheiten nennen sich je nach Kontext und Phänomen: global, continental, supranational, national, subnational, cross-border, city, local oder neighbourhood. Für das Verhältnis der einzelnen Ebenen zueinander bieten sich – nach HEROD (2009:96-100) – unterschiedliche Bilder und Metaphern an (Abb. 32).

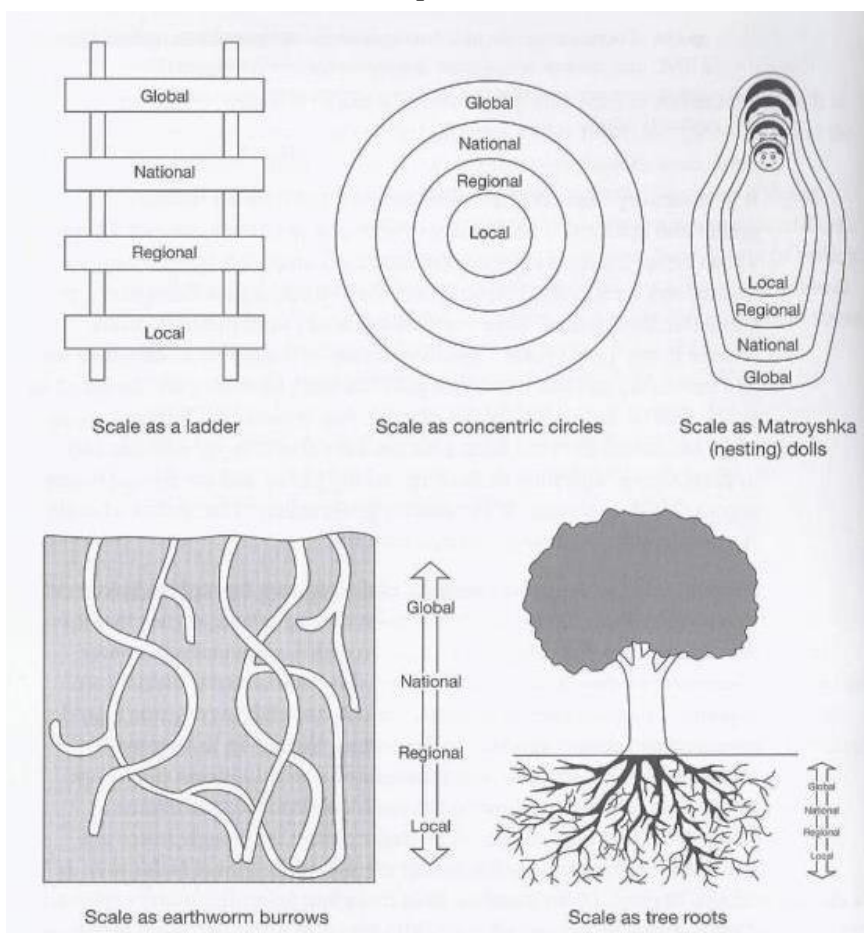


Abb. 32: Konzepte von ‚Scale‘ (MURRAY 2006:48)

Auch „Geographical Scales of Airport Location“ sind auf diese Weise gewinnbringend abzubilden (Abb. 33). Die lokale Lage eines Flughafens steht zunächst einmal in direkter Beziehung zur unmittelbaren Umgebung: Denn eine leistungsfähige Anbindung an den städtischen Verdichtungsraum schafft ein größeres Einzugsgebiet für Nutzer und erhöht das Potenzial für das Heranwachsen neuer urbaner Pole im Sinne einer Airport City.

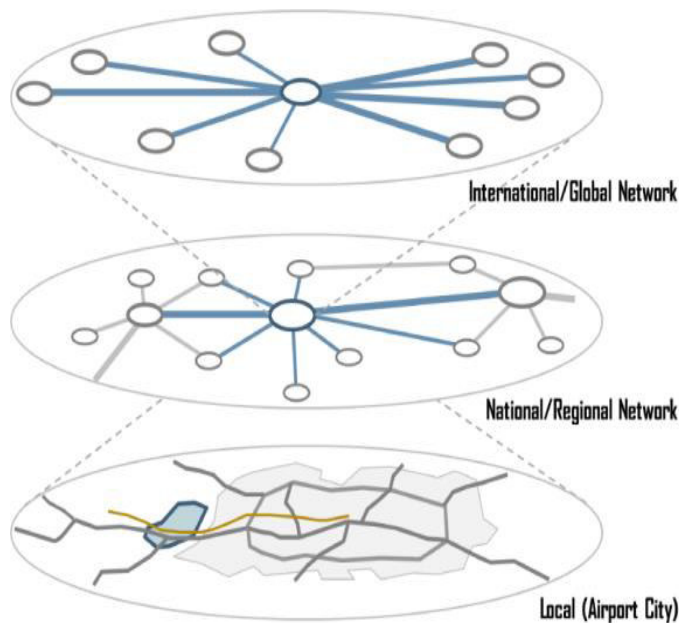


Abb. 33: Scales of Airport Location (RODRIGUE 2017)

In einem nationalen bzw. regionalen Zusammenhang betrachtet übernehmen Flughäfen dazu auch unterschiedliche Rollen für den Transport von Passagieren und Fracht: An größeren Airports wird der Verkehr gebündelt und ‚arbeits- teilig‘ auf kleinere Standorte verteilt. Auf die globale Ebene übertragen führt dieses System zu einem zentralen Hub-Flughafen, der Konnektivität über ein interkontinentales Flugverkehrsnetzwerk hierarchisch organisiert.

Auch und besonders an Flughäfen stehen die verschiedenen Skalen ständig in Austausch untereinander; an ihnen laufen Dynamiken verschiedener Skalierungen direkt zusammen. Auch Airports leisten „umfassende Formen der Verknüpfung lokaler Gegebenheiten mit global angelegten Bedingungen und Konsequenzen“ (WERLEN 2014:62). „Contemporary airports reconfigure their environs as a series of nodes [...], hooking up the local to the monumental scales of global aviation“ (FULLER/HARLEY 2004:105). Das heißt: Luftseitige globale Flugbewegungen haben Auswirkungen auf die lokale landseitige Entwicklung, und umgekehrt. Abläufe auf unterschiedlichen Ebenen tauschen sich miteinander aus und vollziehen sich über netzwerkartige Strukturen grenzübergreifend durch alle Raum- und Zeitskalen hindurch. „Scales are thus spatially and temporally fluid“ (MCMMASTER/SHEPPARD 2004:2). Erst ein flüssiges Scale-Konzept wird den dynamischen Abläufen des Gegenstands ‚Luftverkehr‘ gerecht. Denn gerade Flughäfen, als Hubs der Globalisierung, bilden ebenso lebendige wie wirksame Drehkreuze für eine Kanalisierung und Neuverteilung vielfältigster Strömungen.

Dazu gehören wirtschaftliche, politische und gesellschaftliche Prozesse, welche die Art der Skalierung und ihre Wirksamkeit insgesamt beeinflussen (ebd.:16). Für räumliche Verhältnisse spielen nicht nur Koordinatensysteme, metrische Entfernungen und administrative Grenzen eine Rolle. Auch sozial produzierte Verbindungen und tatsächlich gelebte Distanzen werden relevant. Ähnliches gilt für die Darstellung und Bewertung zeitlicher Abläufe (CASH et al. 2006:8) – z.B. in ihrer Vermittlung zwischen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, zwischen Tag und Nacht oder zwischen schnellen und langsamen Abläufen. Über global abgestimmte Flugbewegungen, regionale Vernetzung und lokale Abfertigung wird der Flughafen zum permanenten Umschlagplatz all dieser Maßstabsebenen.



„Geographies need to be multi-scalar“ (MURRAY 2006:49). Die Einbeziehung verschiedener Wirkungsbereiche, Akteure, Wahrnehmungen und Interpretationen erweitert das Verständnis von Skalen des Flughafens um alternative Muster von Raum und Zeit. Deren Zusammenspiel macht es möglich, hierarchisch gedachte Scale-Strukturen aufzubrechen, umzudenken und im Sinne eines dynamischen „Scale jumping“ (JESSOP 2009:98) neu zu erschaffen. Über eine solche Öffnung des Scale-Konzeptes und dessen Verknüpfung mit Vektoren als Linien der Bewegung und Kontrolle lassen sich neue Zwischenebenen erschließen, welche den Flughafen als zusätzliche skalare Basis aufwerten: „We can begin to get an idea of airports as a scale beyond“ (MCNEILL 2011:148).

#### **4.2.3 Vektoren: Flughafen als Knotenpunkt von Linien der Bewegung und Kontrolle**

Mithilfe der skalenbezogenen Betrachtungsweise wird der Flughafen – durch sämtliche ‚Scales‘ hindurch – erfahrbar als ein System unterschiedlicher Reichweiten (Raum) und Geschwindigkeiten (Zeit). Am Airport kommen aus allen Richtungen vielfältige Mobilitäts- und Wirkungsströme zusammen. Deren „complex topology [...] can only be understood by looking at movement“ (FULLER/HARLEY 2004:108). Die Komplexität der Bewegungen lässt sich über die Zerlegung in einzelne Linien reduzieren: „Vectors give simplicity to the complexity of the airport“. Linien der Bewegung und Kontrolle schneiden sich am Flughafen. Sie verlaufen mit eigenen Wirkungsräumen und Ablaufdauern nach einer strikten Ordnung: Start- und Zielpunkt, Dauer und Tempo, Relationalität und Funktionalität sind fest vorgegeben. Alle Verbindungslinien bestimmen Aufbau und Funktionsweise eines Flughafens. „Being more-than representations of networks of lines [...], airports are made up of vectors“ (ADEY 2011:140,139).

Ein Beispiel streng geordneter Kontrollregime am Flughafen mit standardisierten Prozessabläufen bietet die Flugsicherung. Im Tower, dem Macht- und Steuerungszentrum eines jeden Flughafens, ist man nicht nur über die am Boden befindlichen Einrichtungen erhaben. Man bestimmt auch über die Bewegungsströme in der Luft. Deren Muster zeigt exemplarisch eine Karte der Flugspuren in der Region Köln/Bonn (vgl. Abb. 34). Die aus allen Richtungen einfliegenden Flugzeuge werden auf scheinbar unsichtbaren Spuren eingereiht. In der Einflugschneise – die sich nach der jeweiligen Wetterlage bzw. Windrichtung auszurichten hat – folgen sie (in der Abbildung: aus Nordwesten) schließlich festen Vektoren. Ihnen gehorchen sie bis zur Landung, bevor sie anschließend auf viel kleinerformatigen Vektoren die ihnen jeweils zugeteilte Parkposition erreichen. Auch abfliegende Maschinen hinterlassen auf ähnliche Weise zunächst eine uniforme Spur auf der Karte. Erst nach einer gewissen Distanz und erreichten Höhe dürfen sie aus der durch die Startbahn vorgegebenen Flugrichtung (in der Abbildung: nach Südosten) ausschwenken und ihre individuelle Route einschlagen. Diese organisierte Ordnung stellt Bewegungsmuster zwischen Sammlung und Ausbreitung, Vernetzung und Abtrennung her. Deren Bestandteile (‚inbound‘, ‚on the ground‘ und ‚outbound‘) hinterlassen auf großen Hub-Flughäfen noch weitaus deutlicher ausgeprägte Muster.

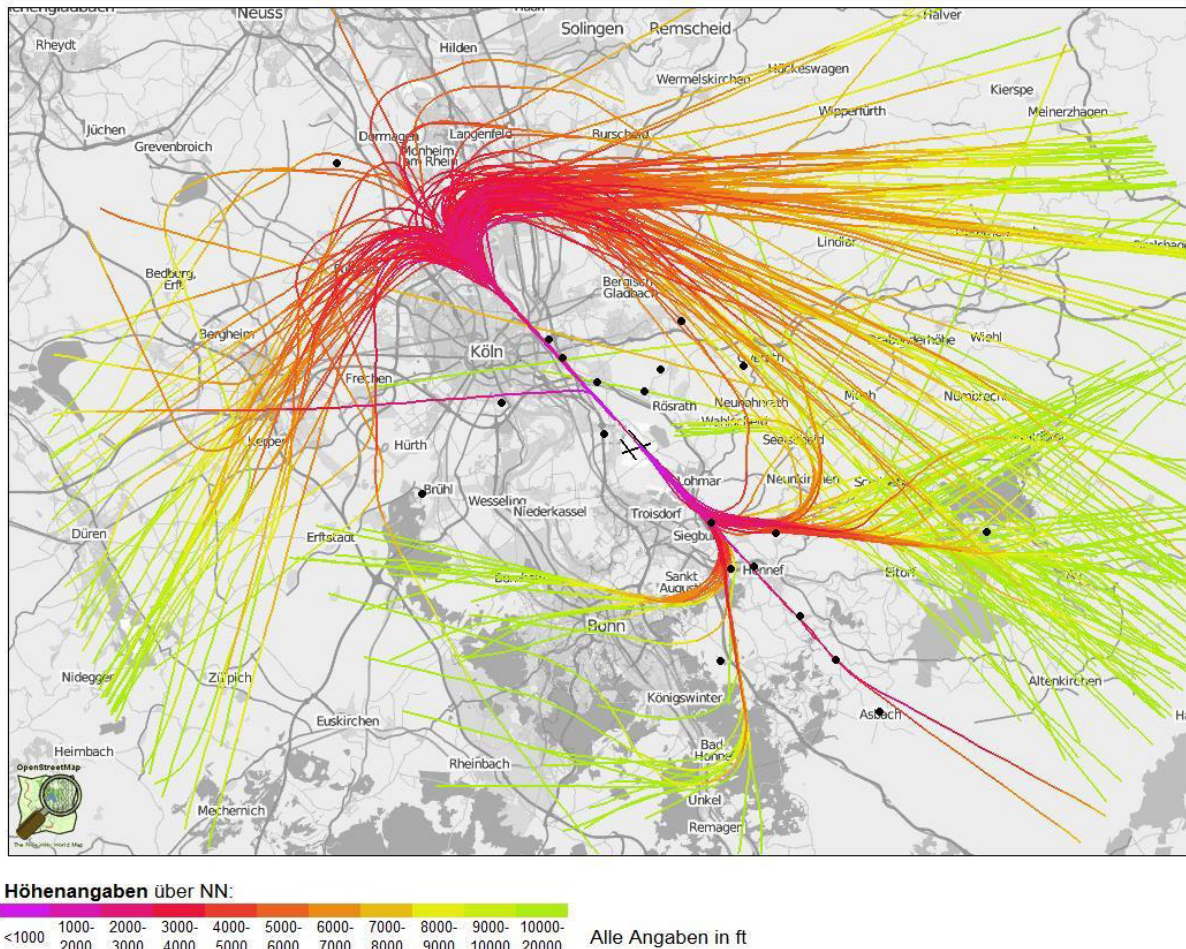


Abb. 34: Flugspuren Region Köln/Bonn, 6.5.2017 (DEUTSCHER FLUGLÄRMDIENST 2017)

Auch im Terminal verlaufen Bewegungs- und Kommunikationsströme nicht unkontrolliert-offen ab, sondern werden über einzelne Vektoren differenziert, sortiert und geleitet. „Passenger mobilities are changed, separated, and modulated into controllable forms“ (ADEY 2008:156). Dabei kommt es zu unterschiedlichen Graden von Reichweiten, Freiheiten und Geschwindigkeiten. Immer jedoch gilt, dass Flughäfen eine stabile Kanalisierung von kontrollierten Bewegungsströmen gewährleisten. „The movements of people, machines and cargo, are programmed to keep a steady pace and follow distinct trajectories“ (FULLER/HARLEY 2004:14). Derartig wirksame Ordnungsregimes machen den Flughafen zum streng hierarchisierten Kontrollraum.

Über diese Ordnungs- und Maßstabsfragen eröffnen sich weitreichende Perspektiven einer empirischen Erforschung der Flughafenentwicklung, denn „airports connect one thing to another [...]. The airport is full of patterns that operate in every possible dimension“ (FULLER/HARLEY 2004:81).

### 4.3 Zusammenführung: Hub & Spokes – Airport als „Difference Machine“

Hub-Flughäfen sind Knotenpunkte urbaner, ökonomischer, sozialer und politischer Prozesse in unterschiedlichen Raum- und Zeitbezügen. In ihrer Leistung der Verbindung funktionieren sie als Treiber der Globalisierung, sorgen aber auch für neue Grenzen und Formen der Fragmentierung. Derartig vielgestaltige Verflechtungen und neu generierte Entwicklungsprozesse sind in ihren

Wechselwirkungen bislang kaum zufriedenstellend untersucht worden. Das für diese Arbeit gewählte Untersuchungsmodell (Abb. 35) bietet die Möglichkeit, im Flughafen als einem Hub die unterschiedlichen Strömungen von Globalisierung und Fragmentierung zusammenlaufen zu lassen und über zahlreiche Speichen in Form von Skalen und Vektoren multidirektional zu verteilen. „It is a site where all kinds of transgressions across discrete spaces, times and systems occur“ (FULLER/HARLEY 2004:106).

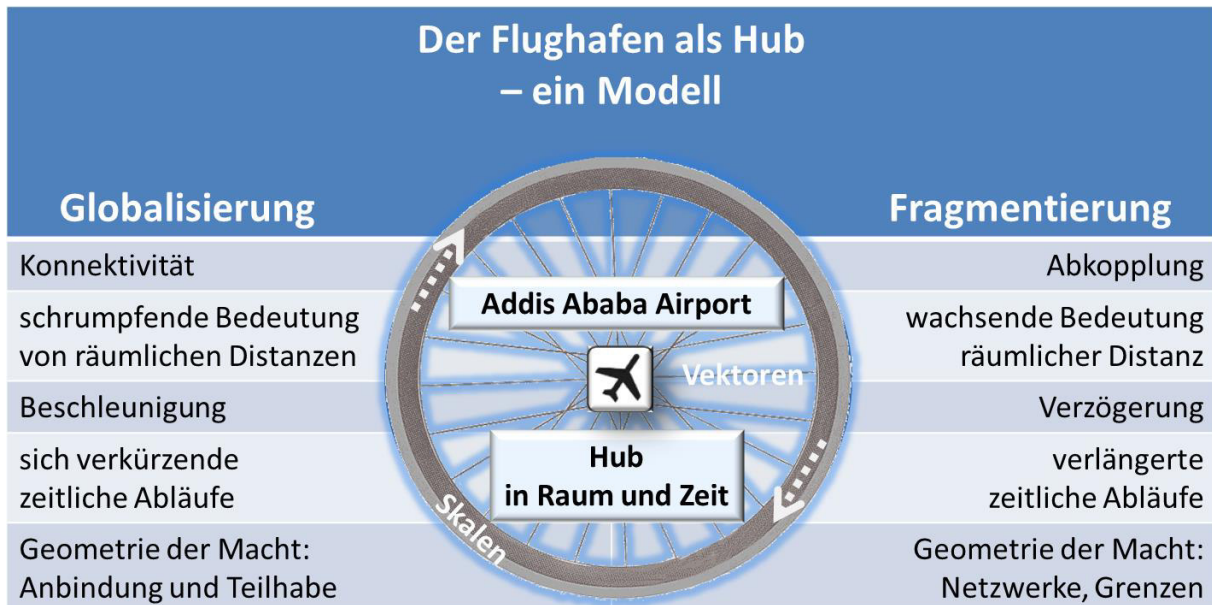


Abb. 35: Der Flughafen als Hub – ein Modell (Eigene Darstellung)

Der Airport, als Raum- und Zeitsynchronisationspunkt, wird zum Drehkreuz für Globalisierung und Fragmentierung. Seine Funktionsreichweite erstreckt sich über Skalen und Vektoren zwischen horizontalen Ebenen und vertikalen Machtsphären; „a space like an airport extends into both vertical and horizontal horizons, it moves ‚into the atmosphere – integrated into transport and critical infrastructure, throughout government regulations and business relations, into the surrounding city and country, and across territorial frontiers“ (ADEY 2010b:12). Mit den unterschiedlichen Einflussbereichen kommt es zu einer Dialektik von globaler Mobilität und lokaler Anbindung. „On the one hand, airports are interfaces with global space; they stabilize the cosmopolitan mobility potential [...] by providing the logistic infrastructure for the acceleration and global coordination [...]. But, on the other hand, airports are territorial and thus bound by the social, cultural, economic and political norms of their location“ (KESSELRING 2009:48). Tatsächlich wird der Flughafen damit zu einem hochdynamischen Forschungsobjekt, dessen Bedeutung und Erkenntniswert weit hineinreicht in relevante Entwicklungsdiskurse zwischen Anbindung und Abkopplung, Teilhabe und Ausschluss, Beschleunigung und Stagnation sowie Lokalem und Globalem. Dabei spielen strukturelle Merkmale des Hub als eines realen Transportapparats ebenso eine Rolle wie sozial konstruierte Bedeutungszuschreibungen. „Airports are not total institutions but rather nodes in a network of networks that include social, economic, and political actors with differing preferences, goals, logics, intentions, and capabilities“ (SALTER 2008a:XIII).

Die Identifikation von und der Umgang mit diesen Unterschieden werden es möglich machen, den Flughafen als eine Art „Difference Machine“ (ADEY 2008) zu betrachten. Sie ist in der Lage, Unterschiede einzuebnen, kann aber genauso gut Disparitäten erzeugen. Das wird sich auf vielfältige Weise am Beispiel von Addis Abeba erweisen. Der Flughafen der Hauptstadt Äthiopiens ist in einem instruktiven Sinne als Hub vorzustellen. Er erscheint als Drehkreuz eng in aktuell laufende Entwicklungsprozesse zwischengeschaltet. Ständig übersetzt er sie neu in Raum und Zeit, er verändert Bewegungsströme und schafft neue Muster. Rasant und entschieden Anschluss suchend an globale Einbindung produziert er ein unübersehbares Nebeneinander von Konnektivität und Beschleunigung auf der einen Seite, und fragmentierender Begrenzung, Verlangsamung, Gefahr von Ausschluss andererseits. Die hochdynamischen Abläufe, die dabei entstehen, können nur im Zusammenspiel einander entgegengesetzter Tendenzen begriffen werden.

## 5. Addis Ababa Airport – Standort und Umfeld

Die Äthiopier sind stolz [...], denn sie zählen sich jetzt zur Weltspitze in der Luftfahrt (SPAETH 2010:R2)

Die gewählte Vorgehensweise eröffnet einen grundsätzlichen Weg zur Betrachtung von Afrikas Luftverkehr. Er ist noch kaum Gegenstand eingehender wissenschaftlicher Untersuchungen geworden. Umso mehr verdient er Aufmerksamkeit, und das trotz seiner bislang geringen Bedeutung im weltweiten Maßstab. Mit der Schaffung globaler Flugverbindungen erwächst in Afrika die Hoffnung, eigene neue Entwicklungspfade zu erschließen, um aktiv in das globalisierte Weltgeschehen eingebunden zu werden. Eine herausragende Rolle dabei spielt Äthiopien. Dort befindet sich der Flugbetrieb in staatlicher Hand und ist auf vielfältige Weise und über unterschiedliche Ebenen in politische, ökonomische und soziale Kontexte eingebunden.

Nicht nur Luftfahrtexperten (wie beim Airports Council International) machen darauf aufmerksam: „Jeder Flughafen hat aufgrund seiner Lage, seines Umfelds oder der jeweiligen staatlichen konjunkturell-wirtschaftlichen Situation seine individuellen Chancen und Herausforderungen“ (zit. RÖBEN 2015:20-22). Für den Flughafen Addis Abeba sind die geographisch-strategische Lage am Horn von Afrika und das politische Setting im Land wichtige Voraussetzungen und Rahmenbedingungen. Der Airport ist ein zentrales Instrument zum Antrieb für die Entwicklung Äthiopiens. Er schafft ein Terrain hoher Sicherheitsvorkehrungen und intensiver Kontrollmechanismen, die als objektiv gültige Strukturen von Grenzen und Netzwerken wirksam werden. Doch innerhalb dieser Machthierarchie existieren weitere, alternative Diskurse und subjektive Wahrnehmungen. Erst mit der Integration auch dieser Perspektiven gelingt eine umfassende wissenschaftliche Annäherung an den Flughafen Addis Abeba.

### 5.1 Fokus „Aviation in Africa“

Der afrikanische Kontinent gilt im weltweiten Vergleich entsprechend dem gängigen Bild eines „Afro-Pessimismus“ (RAUCH 2007:6) immer noch als vielfach abgekoppelt von globalen Entwicklungsprozessen. Insbesondere für die Länder Subsahara-Afrikas wird eine gravierende ökonomische Rückständigkeit konstatiert, mehr noch: „the persistent economic peripherality of Sub-Saharan Africa in the contemporary world economy [...] is considered by some scholars as a more threatening condition than the dependency of the colonial period“ (KNOX et al. 2014:160). Auch im globalen Luftverkehr spielt Afrika mit den geringsten Anteilen weltweit eine nur marginale Rolle.

Doch gleichzeitig sind solch große wirtschaftliche Dynamiken in Gang gekommen, dass Afrika mittlerweile „zum Schauplatz neuer geostrategischer Rivalitäten“ zwischen der EU, China, USA und anderen Führungsmächten wird (KAPPEL 2014:1). Die afrikanischen Staaten selbst entwickeln sich mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten, und neue internationale Akteure wie beispielsweise die BRICS-Staaten (neben China Brasilien, Russland, Indien und Südafrika) gewinnen an Bedeutung. Dies führt zu Verschiebungen der Machtverhältnisse und zu neuen Formen der Kooperation und Zusammenarbeit. „The old North/South classifications and core-periphery models are less relevant today as new networks of inclusion/exclusion are forged“ (MURRAY 2006:311).

In diesem Zusammenhang sind die Bereiche Infrastruktur und Transport über lange Zeit vernachlässigt worden, sie rücken aber in jüngster Zeit immer häufiger in den Mittelpunkt des Interesses. Aktuelle Forschungsprojekte widmen sich beispielsweise dem Wandel von afrikanischen Transportkorridoren und untersuchen ihre Rolle für regionale Integration (CENTRE OF AFRICAN STUDIES 2016). Insbesondere in Bezug auf seinen Luftverkehr gebührt dem afrikanischen Kontinent neue Aufmerksamkeit (vgl. SCHLUMBERGER 2009). Während über den Flugverkehr in anderen Weltregionen schon lange und kontinuierlich Forschung betrieben worden ist, gibt es für den afrikanischen Kontext bislang nur wenige wissenschaftliche Studien. Arbeiten existieren etwa in den Bereichen Luftfahrtmanagement (PIRIE 2014), Liberalisierung des Flugverkehrs (SCHLUMBERGER 2010, NJOYA 2016), es gibt rechnerische Modellanalysen in einem Versuch zu Hub-and-Spoke Netzwerken (SSAMULA/VENTER 2013), Studien zu regional-ökonomischen Aussichten (z.B. für Ghana: JANBEN 2013) und zu Potenzialen für Low-Cost-Carrier (SCHLUMBERGER/WEISSKOPF 2014) bzw. staatliche Luftfahrtgesellschaften (für Äthiopien: EGZIABHER 2012, ZINK 2014). Aktuell gibt es erste Ansätze, Vorhersagemodelle und Kapazitätsanalysen für Hub-Flughäfen in Afrika zu entwickeln (ADLER et al. 2018). Doch das tatsächliche Ausmaß und die auch gesellschaftliche Bedeutung sich abzeichnender Entwicklung des Luftverkehrs in Afrika werden in der Wissenschaft noch zu wenig berücksichtigt.

Erst in jüngerer Zeit rückt der Flugverkehr dieses Kontinents ins Interesse weltweiter Fachkonferenzen. Eigene Foren richten den Fokus auf die afrikanische Luftfahrt, regionalbezogene Fachtagungen bilden zunehmend Plattformen für den Austausch zwischen Wissenschaft, Wirtschaft und Praxis, wie der von der International Air Transport Association organisierte „Aviation Day Africa & Middle East 2015“ in Nairobi/Kenia (IATA 2015a). Auf der zweiten „Aviation Africa Summit and Exhibition“ im Frühjahr 2017 in Kigali/ Ruanda kamen bereits mehr als 600 Fachbesucher aus der Luftfahrtindustrie zusammen unter dem Motto „Africa – poised for growth“ (AVIATION AFRICA 2017).

Auch aus deutscher Sicht beginnt man, sich mit den Komplexen, Luftfahrt und Entwicklung<sup>6</sup> sowie neuen Strategien für inkludierendes Wachstum in Afrika zu beschäftigen (GERMAN AVIATION RESEARCH SOCIETY 2016b). Nicht zuletzt dank derartiger Initiativen steigt das Interesse an Afrikas Luftfahrt. Damit werden neue Möglichkeiten geschaffen, Wissen weltweit auszutauschen – wie ein äthiopischer Fachjournalist bemerkt: „In these days, I think people’s information, knowledge of Africa is improving“ (■ Interview 04).

### 5.1.1 Afrikas Anteil am Weltluftverkehr

Die globale Luftfahrt wird dominiert durch den Norden. Nordamerika, Europa und Asien teilen sich über vier Fünftel des weltweiten Verkehrsaufkommens (vgl. Abb. 36). Afrika besitzt am globalen Luftverkehr mit 2,2 % den mit Abstand geringsten Anteil aller Weltregionen – trotz seiner relativen Flächengröße (vgl. Abb. 37) und Bevölkerungsstärke (mit 16 % zweitgrößter Anteil an der Weltbevölkerung 2017, STATISTA 2018).

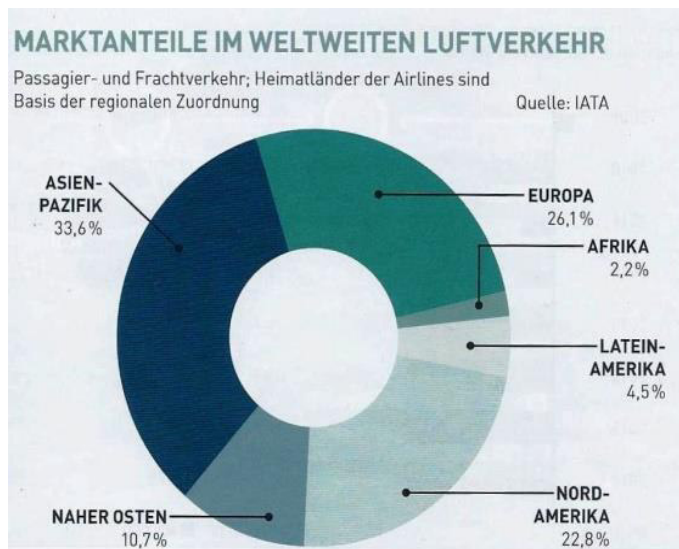


Abb. 36: Marktanteile im weltweiten Luftverkehr 2016 (ROTHFISCHER 2017:17)



Abb. 37: The true size of Africa (*The Economist* 2010)

Der afrikanische Kontinent gilt im weltweiten Vergleich als marginalisiert und unterrepräsentiert – ein bemerkenswerter Zustand, trotz seiner „geography of distance and fragmentation that is ideally suited to air transport“ (GRAHAM/GOETZ 2008:154). Diese Randständigkeit kehrt auch wieder in einer Kartierung der weltweiten Flugspuren. Das Netz aus über 60.000 Routen zwischen mehr als 3300 Flughäfen wird über Afrika sehr dünn (Abb. 38).



Abb. 38: Netz aus weltweiten Flugrouten (OPENFLIGHTS 2014)

Das Muster, das dabei entsteht, wird in der Fachliteratur auch als „pronounced east-west bias“ (GRAHAM/GOETZ 2008:138) bezeichnet. Es korrespondiert mit der Feststellung: „globalization has resulted in the consolidation of three major world regions comprising North America, Europe and Asia“ (KNOX et al. 2014:160).

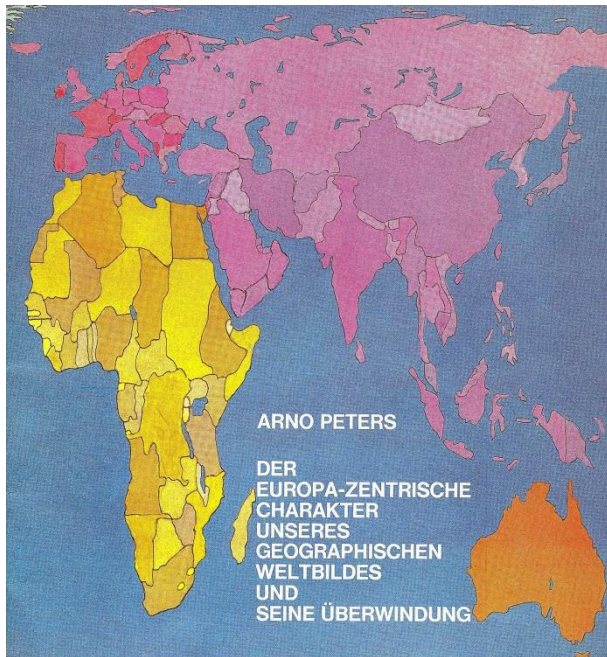


Abb. 39: Der europa-zentrische Charakter unseres geographischen Weltbildes (PETERS 1976)

„Der europa-zentrische Charakter unseres geographischen Weltbildes“ (PETERS 1976) ist auch in der Kartographie diskutiert worden und hat zu alternativen Vorschlägen gegenüber der gängigen Mercator-Projektion geführt. In ihnen erscheint der globale Süden hervorgehoben und damit auch die Unterrepräsentation Afrikas korrigiert (Abb. 39) – was jedoch wiederum mit Verzerrungen in anderer Hinsicht verbunden ist (DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR KARTOGRAPHIE 2015).

Marginalisierung und Form der Darstellung – von einer „underperformance of African aviation“ (OAG 2016b) sind auch die afrikanischen Flughäfen betroffen. Gemessen an ihrer Passagierzahl tauchen sie im globalen Vergleich der führenden Verkehrsflughäfen

überhaupt nicht auf (Abb. 40) und finden auch in anderen fachrelevanten Zusammenstellungen (z.B. ROTHFISCHER 2011) keine Erwähnung.

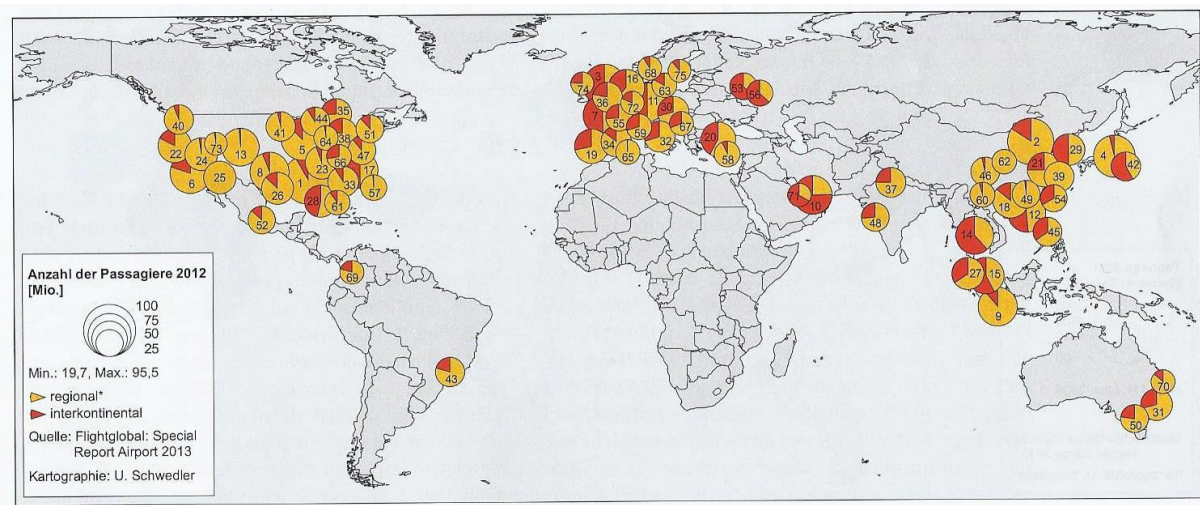


Abb. 40: Die 75 größten Flughäfen weltweit nach Anzahl der Passagiere 2012 (BRAUN/SCHLAACK 2014:5)

Auch der Versuch einer Kartierung von Airport Cities bzw. Aerotropolen (KASARDA 2013) ergibt ein ähnliches Bild: Die Standorte liegen fast ausschließlich in Nordamerika, Europa und Teilen Asiens. Einzig in Südafrika befinden sich zwei Projekte (Durban, Johannesburg) in Entwicklung.

### 5.1.2 Entwicklungsdynamiken

Der globale Luftverkehr wächst. Statistiken des Luftfahrtverbandes (IATA 2016g; RÖBEN 2016:17) zeigen für 2015, dass im Vergleich zum Vorjahr die Anzahl der weltweit beförderten Passagiere um 7,2 % auf 3,6 Mrd. gestiegen ist. Das Frachtvolumen hat sich im gleichen Zeitraum



um 1,5 % auf 52,2 Mio. Tonnen vergrößert. Mit 26.842 sind 3,8 % mehr Flugzeuge im Einsatz. Doch innerhalb dieses positiven globalen Trends findet Wachstum regional deutlich differenziert statt. So ist aus europäischer Perspektive zu konstatieren, dass man sich in der zurückliegenden Dekade bei den Zuwachsraten wiederholt ganz unten befindet. Große Dynamiken hingegen sind neben dem asiatisch-pazifischen Luftraum sowie dem Nahen Osten insbesondere in Afrika zu beobachten. „Das Nord-Süd-Gefälle der vergangenen Jahrzehnte kehrt sich derzeit offensichtlich um. Aufstrebende Märkte in den Schwellenländern in Afrika, Lateinamerika und Asien sowie die daraus entstehenden neuen Handelsrouten, die deutlich südlich der bisherigen Weltmarktführer Europa und Nordamerika vorbeiführen, spiegeln sich in der internationalen Verkehrsluftfahrt wider: moderates Wachstum im Norden, Boom im Süden und in Asien“ (ROTHFISCHER 2013:48). Infolge dieser Entwicklungen wird sich das Muster der größten weltregionalen Passagierströme weiter verändern. Während die Luftverkehrsmärkte in den Industrienationen bereits Sättigungstendenzen anzeigen, findet Wachstum vermehrt in den Schwellen- und Entwicklungsländern statt, die ihre Anteile am globalen Luftverkehr deutlich steigern können. Aktuell fällt vor allem der deutliche Anstieg in Afrika ins Auge (Abb. 41) – bei dem allerdings grundsätzlich zu beachten bleibt, dass die hohen Wachstumsraten auf einer niedrigen Basis fußen.

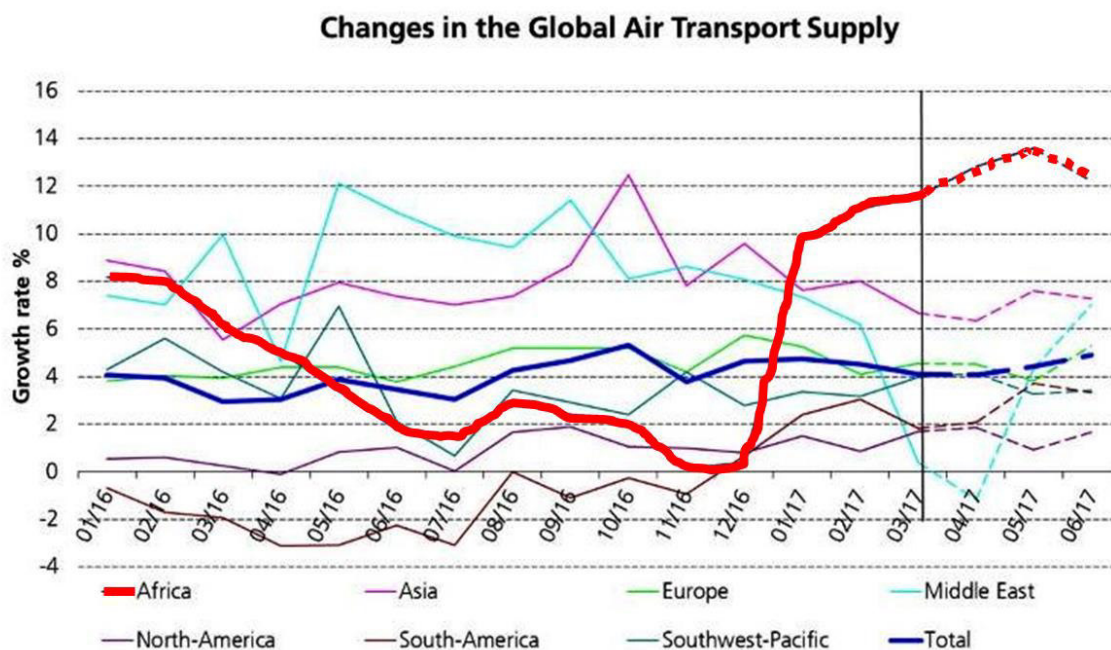


Abb. 41: Veränderungen im globalen Luftverkehrsangebot (nach DLR 2017:5)

Allgemeine Wachstumstrends im globalen Luftverkehr sind überhaupt durch hohe Volatilität gekennzeichnet, sie bleiben nicht verschont von externen Schwankungen und negativen Einflüssen in Form „wirtschaftlicher, finanz- oder geopolitischer Störfeuer“ (RÖBEN 2015:20). Auch Boom-Regionen erfahren Einbrüche, beispielsweise durch wirtschafts- und finanzpolitische Krisen (Lateinamerika: Venezuela), durch Defizite in der Flugsicherheitstechnik (Südostasien: Malaysia), in der Folge regional aufflammender Pandemien (Westafrika: Ebola) sowie im Zusammenhang mit Terrorismus und staatlichen Umbrüchen (Ägypten, Türkei). So hat infolge von Anschlägen und politischer Isolation beispielsweise der aufstrebende Hub Istanbul heftige

Einbußen zu verkraften (AYKANAT 2016), und die Expansion von Turkish Airlines wird deutlich gebremst. Nach den terroristischen Anschlägen in Paris vom November 2015 und am Flughafen Brüssel-Zaventem im März 2016 hat sich der Passagierverkehr europäischer Airlines im Folgejahr insgesamt um 1,6 % verringert (IATA 2017e). Derartige Unsicherheitsfaktoren können die sensible Passagiernachfrage empfindlich beeinflussen. „The fragile and uncertain economic backdrop, political shocks and a wave of terrorist attacks are all contributing to a softer demand environment“ (IATA 2016c). Ungeachtet solcher Unsicherheiten ist es insbesondere der Globale Süden, der mit Hilfe des Luftverkehrs dabei ist, neue Knotenpunkte zu bilden und damit selbst als Region weiter an Einfluss zu gewinnen. „Air Transportation plays an important role in shaping the global economy by facilitating the integration of new countries and regions“ (SCHLUMBERGER 2010:156).

### **5.1.3 Potenzial der afrikanischen Luftfahrt-Landschaft: Airlines und Airports**

„Africa is the region with the greatest aviation potential“ (IATA 2017k). Doch der Flugverkehr des Kontinents ist, wie bereits erwähnt, im globalen Vergleich von nur marginaler Größe. „African aviation punches below its weight“ (OAG 2015a:4). Den Aufstiegsmöglichkeiten stehen vorhandene Defizite entgegen. Die afrikanische Luftfahrtlandschaft zeichnet sich durch vielfach schwache Infrastrukturen, regulatorische Barrieren, kleine Märkte, hohe Kosten und geringe Profitabilitäten aus. Solche Handicaps wiegen schwer, besonders in dieser Umgebung: „Wer von der Infrastruktur her isoliert ist, ist in Afrika heute ohnmächtiger und unsichtbarer denn je“ (JOHNSON 2013:10). Noch werden hier insgesamt Verluste gemacht, und das große Potenzial, das der Kontinent besitzt (SCHLUMBERGER 2010), wird bei weitem nicht ausgeschöpft. Dies zeigen etwa die Daten des Airports Council International (ACI): 2016 fertigen afrikanische Flughäfen mit 182 Millionen 0,4 % weniger Flugreisende ab als im Vorjahr. In allen anderen Weltregionen hingegen sind Zuwächse festzustellen (RÖBEN 2017:37).

Doch neben einem derartigen „picture of frustration and lost opportunities“ (OAG 2016a:1) steht eine Perspektive des Aufschwungs, wie der World Airline Report der IATA 2016 die Situation in Afrika zusammenfasst: „Performance is improving, but slowly“ (ATW 2016b). Aktuell gibt es bereits beträchtliche Bewegungen und „more good news than bad“, die eine aufstrebende afrikanische Luftfahrt immer stärker in den Fokus rücken (OAG 2014a:6ff.). Der sozio-ökonomische Status des Kontinents verändert sich stark: Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum, eine aufstrebende Mittelschicht, stärkere Liberalisierung und zunehmende regionale Integration ebnen den Weg einer „growth trajectory“ für die Luftfahrt in Afrika (GERMAN AVIATION RESEARCH SOCIETY 2016a). „There is a good base to build from. Aviation accounts for 6.8 million jobs and \$73 billion of GDP on the continent“ (IATA 2017g). Das unverkennbare Potenzial für neue Luftverbindungen über dem weiträumigen Erdteil wird regional nur sehr differenziert abgerufen, denn die Verfügbarkeit von Luftverkehrsinfrastruktur variiert stark innerhalb Afrikas, wie der Präsident der African Development Bank (AfDB) kritisch feststellt (zit. AGABI 2017).

Beim Blick in die Airline-Landschaft wird in der Literatur gern der Begriff der sogenannten „Big Five“ verwendet: Hierzu zählte man 2012 die Fluggesellschaften South African Airways,

Egyptair, Ethiopian Airlines, Royal Air Maroc und Kenya Airways (LE BEC 2014; Aufstellung nach Umsatz und Passagierzahlen). Doch die Gruppe der ‚Großen‘ ist aufzuweiten: 2015 umfasste das differenzierte Ranking auch Fluglinien wie Air Algérie, Tunisair und Air Mauritius (Abb. 42).

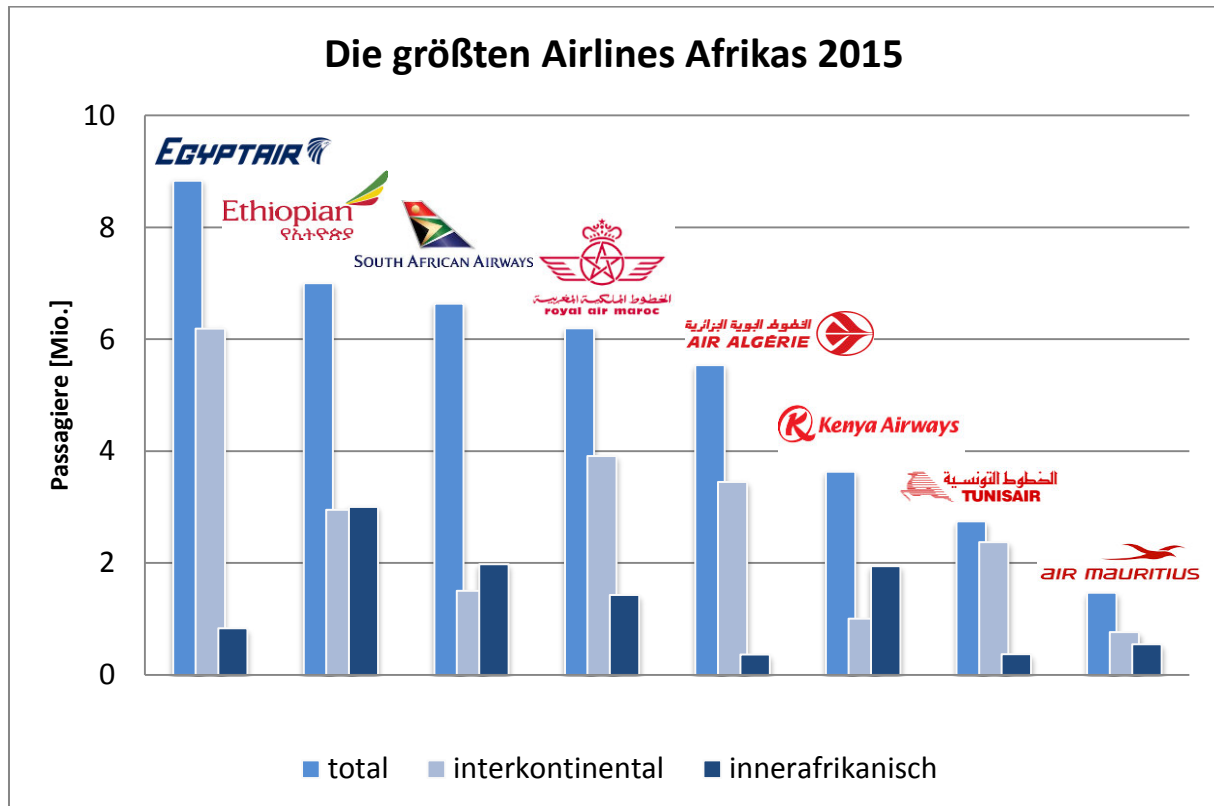


Abb. 42: Die größten Airlines Afrikas 2015 (Eigene Darstellung nach AFRAA 2016)

Im interkontinentalen Flugverkehr sind die nordafrikanischen Fluggesellschaften traditionell stark aufgestellt, was vor allem an ihrer geographischen Lage und Nähe zu Europa liegt. Südlich der Sahara weist Ethiopian Airlines die höchsten Anteile im interkontinentalen Bereich auf, und hält beim innerafrikanischen Passagierverkehr die Führungsposition inne.

Grundsätzlich variieren die Rangfolgen nach den ausgewählten Parametern und Kriterien. Dazu gehören neben den Passagierzahlen beispielsweise auch Flottengröße und Anzahl der Destinationen. Doch für den weltweiten Vergleich anerkannt sind vorrangig die beiden Indikatoren RPK (Revenue Passenger Kilometers) und ASK (Available Seat Kilometers). Berücksichtigt man allein sie, finden sich drei Fluglinien aus Afrika unter den weltweiten Top 100 wieder: Ethiopian Airlines, South African Airways und Egyptair (Abb. 43).

Ranking	Fluggesellschaft	Passagiere (Mio. RPK*)	Sitzplatzangebot (Mio. ASK*)
69	Ethiopian Airlines	25.085	37.509
78	South African Airways	21.170	28.576
88	Egyptair	17.857	27.104

\*RPK = Revenue Passenger Kilometers; Kilometer der ertragbringenden Passagiere (Anzahl Passagiere x zurückgelegte Km)  
 \*ASK = Available Seat Kilometers; verfügbare Sitzkilometer (Anzahl verfügbare Plätze x zurückgelegte Km)

Abb. 43: Afrikanische Fluglinien innerhalb der Top 100 im Jahr 2015 (nach FlightGlobal 2016)

Dieser Gruppe wohnt ein kräftiges Potenzial inne, die Luftfahrt in Afrika nachhaltig zu verändern. Ein Beispiel ist die Dynamik bei Ethiopian Airlines: Wachsende Passagierzahlen (RPK +12,7 %) verlangen nach einer Vergrößerung der Flotte, steigende Flugkilometer (ASK +18,7%) sprechen für eine Verdichtung und Ausdehnung des Streckennetzes. Gerade in einer Gemengelage aus steigender Bevölkerungszahl (UNDESA 2017) und wachsender Wirtschaftsleistung (WORLD BANK 2018c:142) einerseits sowie großen Distanzen und inadäquater Transportinfrastruktur andererseits (AFDB 2010) lässt sich dem Flugverkehr ein großes Potenzial zuschreiben als „vital catalyst for Africa’s economic and social development“ (FADUGBA 2016:2).

Neben Fluggesellschaften übernehmen Flughäfen eine wichtige Rolle im Entwicklungsdiskurs einer aufstrebenden afrikanischen Luftfahrt (vgl. SCHLUMBERGER 2010). Was die Airports anbelangt, verteilen sich die zehn größten Standorte vor allem über den Norden, Osten und Süden des Kontinents (vgl. Abb. 44). Diese Verteilung korrespondiert zumeist mit den starken Home-Carriern in den jeweiligen Ländern; Lagos, der einzige westafrikanische Flughafen in den Top Ten, liegt in Nigeria, dem bevölkerungsreichsten und nach BIP wirtschaftsstärksten Land Afrikas.

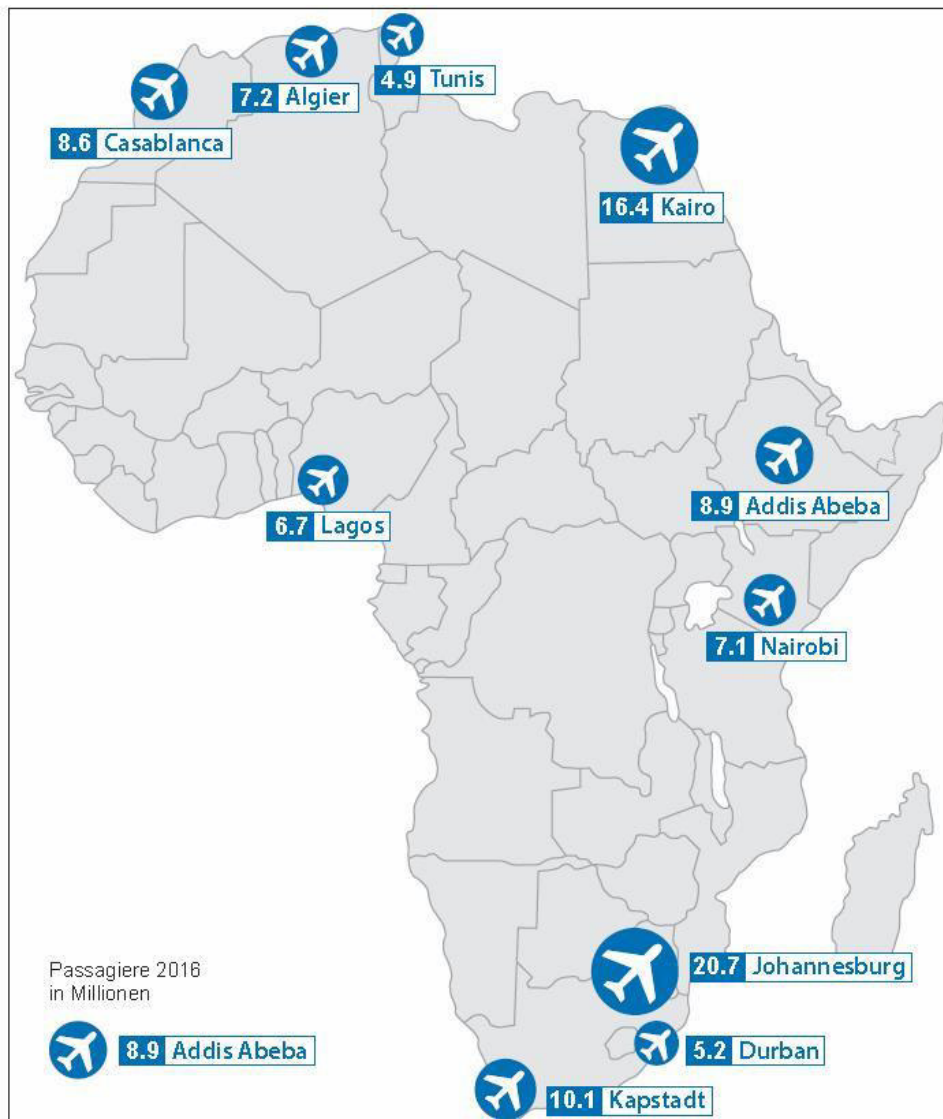


Abb. 44: Die 10 größten Airports in Afrika 2016 (Kartographie Michael Gref, Geographisches Institut Bonn, nach AFRO VISUAL DATA 2017)

Die überwiegende Mehrzahl (90 %) der afrikanischen Airports befördert weniger als 1 Million Passagiere pro Jahr (OAG 2015a:6). Unter den Top 100-Airports weltweit ist aus Afrika lediglich Johannesburg vertreten, das von zahlreichen internationalen Fluggesellschaften angefliegen wird, aber auch den größten afrikanischen Inlandsmarkt aufweisen kann (OAG 2016b). Tatsächlich gibt es jedoch einige Flughäfen in Afrika, denen Hub-Funktionen zuwachsen (vgl. ICA 2014:21). Südlich der Sahara gilt dies neben Johannesburg auch für Nairobi, vor allem aber für Addis Abeba. Innerhalb der kommenden 20 Jahre sehen aktuelle Branchenberichte den Kontinent insgesamt als eine der am schnellsten wachsenden Luftfahrtregionen weltweit. „African air passenger numbers will grow at an average annual rate of 4.7%, faster than the global average“ (OAG 2014b). Wie aber sich dieses Wachstum regional ausgestaltet und wie unterschiedlich die Dynamiken dabei verlaufen, wird am Beispiel Äthiopiens zu untersuchen sein.

## 5.2 Luftfahrtsektor Äthiopien

Lange Zeit wurde die internationale Wahrnehmung Äthiopiens hauptsächlich von Hungerkrisen und Dürreperioden dominiert. „If you go to the Oxford dictionary it says famine and then, as an example, it puts Ethiopia, famine in Ethiopia. So, Africa, some years back, you know, it was considered as the darkest continent“ (m/Journalist; ■ Interview 04). Noch immer zählt das Land, gemessen an Indikatoren wie dem BIP (ETHIOPIA DATA PORTAL 2018) oder HDI (UNDP 2016:2), zu den ärmsten und am wenigsten entwickelten Ländern weltweit. Doch dieses Image ist in Veränderung begriffen: Mit zweistelligen Wirtschaftswachstumsraten von 2010 bis 2015 steht Äthiopien an der Spitze der „stable growers“ in Afrika (MCKINSEY GLOBAL INSTITUTE 2016:5). Konsequenterweise werden ehrgeizige Pläne für einen Wandel vom Agrar- zum Industrieland umgesetzt. „The country now craves for a top flight on board the ‚Africa Rising‘ narrative“ (AMARE 2015). Die Metapher des Fluges ist dabei treffend gewählt, denn es ist der Luftfahrtsektor, in dem Äthiopien im Vergleich zu anderen afrikanischen Ländern derzeit einen besonders starken Aufschwung erfährt (Abb. 45).

Land	Passagiere	+/- zu 2014 in %
Südafrika	22 485 844	8,5
Ägypten	20 119 261	11,7
Marokko	14 177 413	2,5
Nigeria	8 503 033	-0,8
Algerien	8 309 833	10,6
Tunesien	5 557 187	-11,6
Kenia	4 996 042	0,7
Äthiopien	3 658 745	20,8
Sudan	3 409 378	5,0
Tansania	3 136 407	9,7
Mauritius	2 960 630	10,5
Ghana	2 436 788	-5,4
Angola	2 234 001	-6,6
Réunion	1 892 182	3,6
Senegal	1 856 707	-0,1

Abb. 45: Top 15-Länder in Afrika nach Passagierzahlen im Linienverkehr, Origin-Destination (nach RÖBEN 2016:21)

Auch die International Air Transport Association (IATA) hebt das Land hervor: „Ethiopia stands out in Africa in aviation development. It is using air transport to develop its economy” (zit. BEKELE 2015b). Für die Positionierung Äthiopiens in der afrikanischen Luftfahrt ist eine Reihe von Voraussetzungen bedeutend. Sie basieren auf der geographischen Lage, schließen geopolitische Rahmenfaktoren mit ein und sind mit sozio-ökonomischen Transformationsprozessen verknüpft. Auf all diesen Feldern gewinnt der Flugverkehr eine immer größere Rolle für die Entwicklung des Landes. „Äthiopien befindet sich aktuell im Aufbruch und das Land gilt oft als Vorbild für ganz Afrika. Die Ethiopian Airlines ist definitiv Teil dieses Aufbruchs und unser großes Wachstum unterstützt den Weg nach vorne. Auch wir sind gespannt auf die Entwicklungen“ (m/Airline Marketing; ■ Interview 01).

### 5.2.1 Landside: Naturräumliche und gesellschaftliche Voraussetzungen

Mit einer Bevölkerung von über 100 Millionen (POPULATION REFERENCE BUREAU 2016:10) ist Äthiopien das zweitgrößte Land auf dem afrikanischen Kontinent. In seiner Binnenlage am Horn von Afrika stellt es sogar das meistbevölkerte ‚landlocked country‘ weltweit dar. Umgeben von Konfliktregionen und Krisenstaaten wie Eritrea, Somalia, Südsudan und Sudan genießt das vergleichsweise stabile und nicht kolonialisierte Äthiopien eine große geopolitisch-strategische Bedeutung, insbesondere durch seine Wächterrolle gegenüber fundamentalistischem Terror im östlichen Afrika. Genau darin sehen international nicht wenige Stimmen eine Besonderheit „that has helped endear Ethiopia to the world, and facilitated Western relief aid” (HORESH 2017).



Abb. 46: Äthiopien (MAPS OF WORLD 2017)

Die Topographie des Landes ist gekennzeichnet durch große Unterschiede und eine daraus resultierende starke Zerklüftung (vgl. Abb. 46). Große Teile Äthiopiens zählen zu einem weitläufigen Hochlandplateau, das sich im Norden der Simien Mountains bis auf über 4.500m Höhe erstreckt. Die zentral gelegene Hauptstadt Addis Abeba befindet sich auf 2.370m über NN, die tiefsten Gebiete des Landes liegen im Nordosten in der Afar-Region etwa 100m unter dem Meeresspiegel. In Abhängigkeit mit der Höhe variiert das Klima extrem zwischen heißer Tiefebene und einem eher kühlen Hochland. Muster und Intensitäten von Trocken- und Regenzeiten verteilen sich in jüngerer Zeit zunehmend unregelmäßig (TRÖGER et al. 2011); das Land leidet unter den Auswirkungen des Klimawandels und erfährt regional immer öfter Extremereignisse von Dürreperioden (vgl. WORLD FOOD PROGRAMME 2016; WELTHUNGERHILFE 2017:16) und Überschwemmungen (BIRHANU et al. 2016). Deren Folgen setzen nicht nur die Landwirtschaft und Ernährungssicherung unter Druck, sondern sind auch in anderen Bereichen wie etwa dem Bildungs- und Gesundheitswesen negativ zu spüren.

Eine stark wachsende und sehr junge Bevölkerung bietet ein großes gesellschaftliches Potenzial, sie stellt das Land aber zugleich vor die gewaltige Herausforderung, genügend Arbeits- und Ausbildungsplätze zu schaffen und damit zufriedenstellende Lebensperspektiven zu bieten (BEZU 2017). Global anerkannte Indikatoren und sozio-ökonomische Kenngrößen stufen Äthiopien nach wie vor als eines der ärmsten und am wenigsten entwickelten Länder weltweit ein. Der Human Development Index (HDI) misst menschliche Entwicklung über die Dimensionen Gesundheit (Lebenserwartung bei Geburt), Bildung (durchschnittliche Dauer der erfolgten Schulbildung eines 25-Jährigen sowie erwartete Ausbildungszeit eines Kindes bei Einschulung) und Lebensstandard (Pro-Kopf-Bruttonationaleinkommen; vgl. UNDP 2017). In diesem Ranking liegt Äthiopien 2015 mit Platz 174 von 188 am unteren Ende (UNDP 2016:2). Dieselben Dimensionen berücksichtigt auch der an der Universität Oxford für das Entwicklungsprogramm der Vereinten Nationen (UNDP) entworfene Index der mehrdimensionalen Armut (Multidimensional Poverty Index – MPI); er bemisst Lebensstandard nicht monetär, sondern sachbezogen über mangelnden Zugang zu Brennstoff zum Kochen, sanitären Einrichtungen, Trinkwasser, Elektrizität, Boden und Besitz. Danach weist Äthiopien nach Niger den zweithöchsten MPI weltweit auf (OPHI 2016).

Dennoch befindet sich Äthiopiens Wirtschaft im Aufbruch – das Land gilt als „Afrikas Aufsteiger-Nation“ (PFAFF 2015). Daher fällt das Ranking bei stärker ökonomisch determinierten Indices wie z.B. dem Global Competitive Index (GCI) – wenn auch nur marginal – besser aus. Hier erreicht Äthiopien 2016/17 in Bezug auf seine Wettbewerbsfähigkeit nach Faktoren wie Infrastruktur, Effizienz und Innovation Platz 109 von 138 – mit steigender Tendenz (WORLD ECONOMIC FORUM 2016:7). Bisher basiert die Ökonomie Äthiopiens hauptsächlich auf der Landwirtschaft: Sie machte im Jahre 2015 rund 40 % des Bruttoinlandsprodukts aus, war für 85 % der Exporte verantwortlich und stellte mehr als 70 % der Arbeitsplätze (GIZ 2017). Hauptanbauprodukte der überwiegend kleinräumigen Subsistenzwirtschaft sind Hirse, Teff, Sorghum, Mais und Weizen. Wichtigste Exportgüter sind Kaffee, Hülsenfrüchte, Gold, Vieh, Obst, Gemüse und neuerdings in verstärktem Maße Blumen (vgl. EEA 2015:23; LIPORTAL 2018).

Speziell für den Exportsektor, aber auch für die gesamte Entwicklung des Landes besitzt die Transportinfrastruktur eine höchst wichtige Bedeutung. Wie in vielen anderen afrikanischen Staaten sind auch im Binnenland Äthiopien die Transportkosten für den Import und Export von Gütern aufgrund weit entfernter Häfen und schlecht ausgebauter Straßen traditionell hoch (DANNENBERG 2013:6). Deshalb ist es nachvollziehbar, dass der äthiopische Staat ein Hauptaugenmerk auf den Ausbau legt. Über sein Transportministerium verfolgt er eine Strategie der Diversifizierung unterschiedlicher Verkehrsträger. Dazu gehört vorrangig eine massive „infrastructure expansion for land and air-transportation“ (GEBREMEDEN 2018). Denn ohne eigenen Zugang zum Meer und mit nur wenig schiffbaren Flüssen spielen Wasserwege nur eine untergeordnete Rolle. Die nächstgelegenen Seehäfen befinden sich in den Nachbarländern Djibouti, Eritrea (Assab Port) und Somaliland (Berbera Port).

Zwischen Djibouti und Addis Abeba ist 2016 eine neue Eisenbahnlinie eröffnet worden, zunächst vornehmlich für den Gütertransport. Das bis jetzt nur schwach entwickelte Schienennetz soll bis 2020 um eine Streckenlänge von 5.000km ausgebaut werden (EEA 2012:198), auch auf dezentralen Linien. Für den Nahverkehr in der Hauptstadt gibt es seit 2015 eine neue Stadtbahn, die als Urban Lightrailway für eine Entlastung der Straßen sorgen soll.

Generell ist die Straße nach wie vor die mit Abstand wichtigste Transportverbindung im Lande und für 90 % des Personen- und Güterverkehrs verantwortlich (MINISTRY OF TRANSPORT 2015b). Staatliche Investitionen, wie z.B. das Road Sector Development Programme, sind Ausdruck großer Bemühungen um Verbesserung und Ausbau (vgl. SHIFERAW et al. 2012). So hat sich zwischen 2010 und 2015 die Länge des äthiopischen Straßennetzes von 48.800km auf 120.000km mehr als verdoppelt (AFDB 2015b:5). Auch mautpflichtige, sechsspurige Autobahnen gehören mittlerweile dazu, wie der 2014 eröffnete Addis-Adama Expressway.

„Being landlocked is not a choice, but being airlocked is largely a matter of [...] policy“ (COLLIER 2007:16764). Um das Binnenland Äthiopien nach außen zu öffnen und trotz seiner topographisch großen Zerklüftung auch innen zu vernetzen, spielt der Luftverkehr eine wichtige strategische Rolle. Nicht nur bei den interessierten Akteuren selbst erhält er das Ansehen eines eigenen „business impacting on socio economic development, political and social development of the country“ (m/Airport Customer Service; ■ Interview 13). Mittlerweile ist das Flughafennetz über das gesamte Land verteilt (vgl. Abb. 47) und umfasst aktuell 23 Flughäfen, von denen vier internationale Anschlüsse aufweisen können (EEA 2012:200). Größter Standort und zentrales Drehkreuz ist der Bole International Airport in der Hauptstadt Addis Abeba; hinzu kommen die Flughäfen am aufstrebenden Wirtschafts- und Universitätsstandort Mekelle, der Hauptstadt der Region Tigray im Norden des Landes, in Dire Dawa im östlichen Teil des Landes, sowie in Bahir Dar, der Hauptstadt der Provinz Amhara am Tana-See.



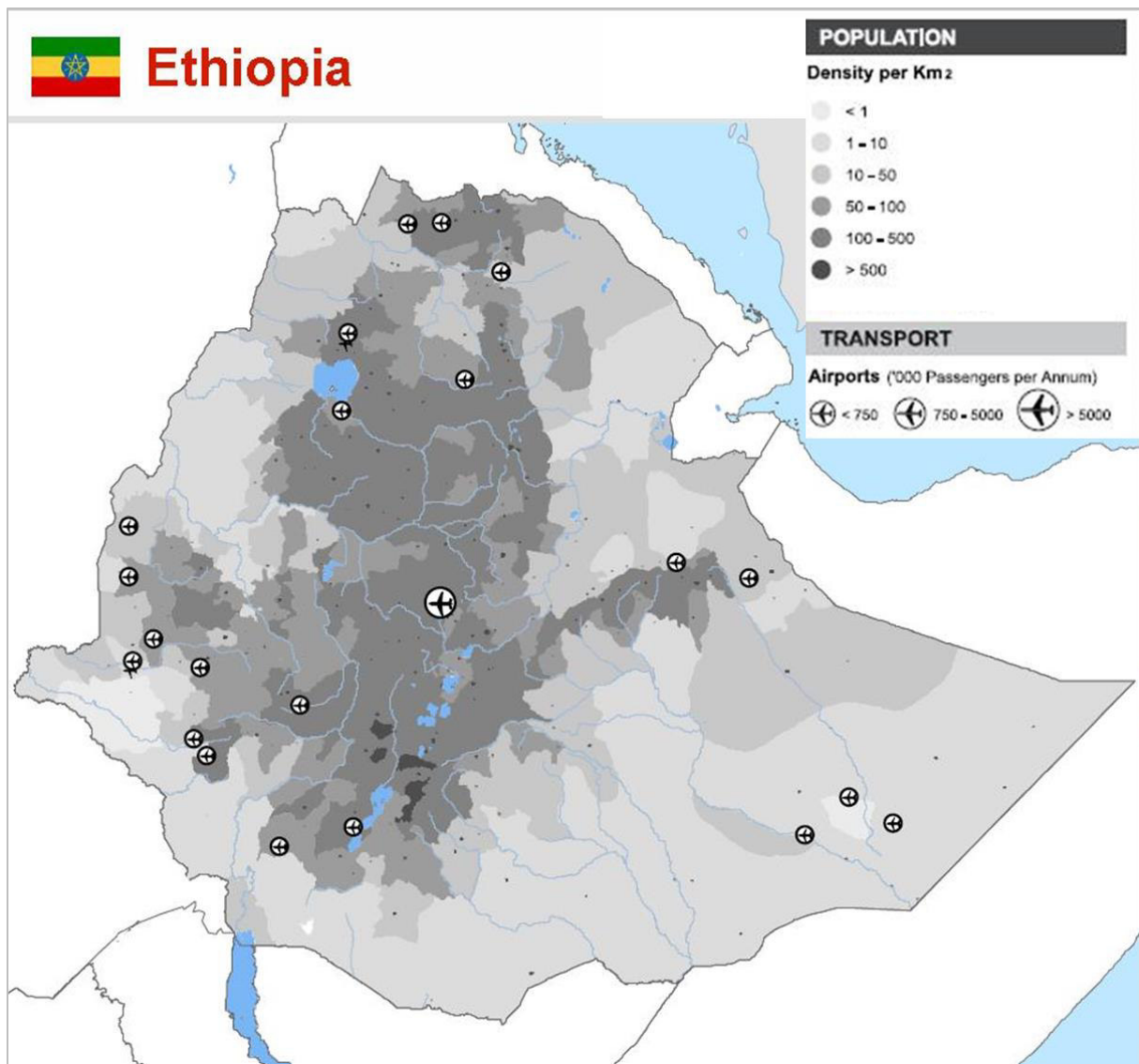


Abb. 47: Lage der Flughäfen in Äthiopien (ICA 2009)

### 5.2.2 Airside: Akteure und Zuständigkeiten

Für die Organisation des Luftfahrtsektors in Äthiopien gibt es eine Reihe von Akteuren und Zuständigkeiten, die auf unterschiedlichen Skalen angesiedelt sind. Das Land ist Mitglied der wichtigsten internationalen Luftverkehrsorganisationen bzw. -abkommen und damit institutionell in den weltweiten Flugbetrieb integriert. Die International Air Transport Association (IATA) ist seit 70 Jahren der globale Dachverband im Luftverkehr. Zu ihren mehr als 270 Mitgliedern gehört auch die äthiopische Fluggesellschaft. Auf der alljährlichen Generalversammlung ziehen die Delegierten wirtschaftliche Bilanzen und diskutieren über „Herausforderungen und Chancen ihrer weltumspannenden Industrie“ (RÖBEN 2015:16), gestützt auf jährlich veröffentlichte World Air Transport Statistics (WATS). Um die Prozesse im globalen Flugverkehr zu harmonisieren, setzt die IATA einheitliche Buchungs- und Reservierungssysteme um, erarbeitet Sicherheitsbestimmungen und vergibt weltweit anerkannte Codes für Fluggesellschaften bzw. Flughäfen. Letztere werden über den Dachverband Airports Council International vertreten, der sich um

einen Austausch in den Bereichen Airport Management und Operations bemüht (ACI 2017). Er gibt Anstöße zu Schwerpunktthemen wie Wirtschaft, Umwelt und Sicherheit, bietet globale Trainingsprogramme an und erhebt eigene Statistiken. Eine enge Kooperation des Flughafenverbands besteht mit der International Civil Aviation Organization (ICAO). Als Sonderorganisation der Vereinten Nationen (UN) mit 191 Mitgliedsstaaten hat sie keine Exekutivbefugnisse, entwickelt aber verbindliche Standards für die Luftfahrt. Sie regelt internationale Verkehrsrechte und beschäftigt sich mit den Auswirkungen des Flugverkehrs auf den Klimawandel. Dazu zählen Erforschung und Entwicklung alternativer Treibstoffe, Optimierung von Infrastruktur und operativen Prozessen sowie neuerdings die Erarbeitung eines Klimakompensationsmechanismus (CORSA Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation, vgl. ICAO 2017b).

Um globale Standards regional besser umsetzen zu können, hat die ICAO gemeinsam mit der Afrikanischen Union (AU) eine Institution für Afrika gegründet. Die African Civil Aviation Commission (AFCAC) kümmert sich um Implementierung und Harmonisierung von luftfahrtrelevanten „rules and regulations consistent with the best international practices“ (AFCAC 2016). Eine Förderung des Luftverkehrs auf dem Kontinent ist Anliegen der African Airlines Association (AFRAA). Sie verfolgt insbesondere einen Ausbau der Kooperation afrikanischer Fluggesellschaften untereinander. Die Vision dieses Zusammenschlusses aus 37 Fluglinien lautet: „To be the leader and catalyst for the growth of a globally competitive and integrated African airline industry“ (AFRAA 2016:III).

Die nationale Luftfahrtlandschaft in Äthiopien ist durch ein Akteursgeflecht gekennzeichnet, das im Wesentlichen in der Hand des Staates liegt. Das staatliche Organ, das sich um die Angelegenheiten des Flugverkehrs kümmert, ist das Ministry of Transport (MoT). Von ihm aus werden regulatorische Rahmenbedingungen gesetzt und langfristige strategische Ausrichtungen festgelegt. Um alle Transportwege (Straße, Schiene, Wasser, Luft) effizient zu koordinieren und im Sinne der staatlichen Wachstumsagenda weiter auszubauen, arbeitet man an einer „integrated national transport policy“ als rechtlich bindender Struktur (BEKELE 2016b). In ihr soll der gesamte Transportbereich und insbesondere der Luftfahrtsektor noch strenger mit dem vorgegebenen wirtschaftlichen Entwicklungskurs des Landes verknüpft werden: „It has become imperative therefore, to put in place industry specific policy more akin to civil aviation“ (MINISTRY OF TRANSPORT 2015a:4). Doch ist bislang noch keine rechtsgültige Version veröffentlicht worden, obwohl man mit der Verabschiedung einer neuen ‚National Civil Aviation Policy of Ethiopia‘ für das Jahr 2017 rechnet: „They discussed a lot. All the stakeholders are adding comments. [...] The general framework is finalized but still not official to the public“ (m/Transportministerium; ■ Interview 33). Schon der seit 2015 vorliegende Entwurf formulierte das zentrale Anliegen der staatlichen Luftverkehrspolitik maximalistisch, als „creation of world class air transport system that significantly contributes to a sustainable economic and social development of the country, by fostering safe, secure, cost effective, reliable and preferable air transport service sector“ (MINISTRY OF TRANSPORT 2015a:13).

Wesentlich beteiligt ist die staatliche Luftfahrtbehörde Ethiopian Civil Aviation Authority (ECAA). Über sie kontrolliert die Regierung die Einhaltung von Luftverkehrsabkommen. Dazu

zählen üblicherweise die sogenannten Bilateral Air Service Agreements (BASAs) / Bilateral Air Transport Agreements (BATAs). Sie regeln den Flugverkehr zwischen zwei Ländern, bestimmen Flugstrecken und -frequenzen einzelner Routen und gewähren Verkehrsrechte bzw. erlegen Beschränkungen auf. Die zivile Luftfahrtbehörde im Land sieht ihre Mission darin, „to enable the public get access to reliable Air transport service by ensuring Aviation safety and security“ (ECAA 2009:30). Sie ist also einerseits als Organ der „Aviation Regulation“ für die Einhaltung von Abkommen und Sicherheitsstandards verantwortlich, andererseits liefert sie für den Bereich „Air Navigation“ die erforderliche Kommunikationsinfrastruktur und kontrolliert die Überwachung des Luftraums (ECAA 2016).

Management und Betrieb der Flughäfen obliegen der Ethiopian Airports Enterprise (EAE). Zu ihrem Aufgabenspektrum zählen alle Belange des operativen Geschäfts sämtlicher Flughäfen im Lande. Sie ist für Bodenverkehrsdienste, Parkplätze und Werbeflächen zuständig, für die Vermietung von Geschäften, Büros und Restaurants sowie für weitere Kundendienstleistungen (EAE 2015). Auch die Modernisierung bestehender Standorte und der Ausbau des nationalen Flughafenetzes fallen in die Verantwortung der staatlichen Flughafenbetriebsgesellschaft. Der Privatsektor ist im Flughafengeschäft bislang kaum vertreten, aber über eine stärkere Einbindung in Zukunft wird bereits nachgedacht: „The draft policy proposes that the private sector could operate airports built by the enterprise“ (BEKELE 2016g).

Bester Kunde der Flughafeninfrastruktur ist die staatliche Fluggesellschaft Ethiopian Airlines (EAL), die bis zu 95 % der dortigen Umsätze generiert (BEKELE 2017a). Die seit 70 Jahren bestehende Airline kann auf eine lange Tradition zurückblicken, innerhalb derer sie einen profitablen Flugbetrieb und ein expansives Streckennetz aufgebaut hat. Ethiopian gilt nicht nur im Heimatland als „strong brand in Africa“ (IATA 2013a), sondern besitzt auch internationales Renommee. Private Anbieter im äthiopischen Flugverkehr gibt es so gut wie keine. Ausnahmen bilden wenige Inlands- und touristische Bedarfsfluggesellschaften.

Festzuhalten ist: Auf nationaler Ebene sind alle wesentlichen Zuständigkeiten im Bereich der Luftfahrt staatlich gebündelt organisiert (vgl. Abb. 48). Das Transportministerium hat die zivile Luftfahrtbehörde, die Flughafenbetriebsgesellschaft und die nationale Airline eng an sich gezogen. Seinen Sitz hat das Ministerium im Stadtzentrum von Addis Abeba, da es dort mit anderen ansässigen Ressorts wie z.B. der Wirtschaft am besten zusammenarbeiten kann. Die anderen drei Institutionen sind alle im unmittelbaren Umfeld des Flughafens angesiedelt. Damit ist eine räumliche Nähe der Akteure gewährleistet, die sich auch inhaltlich bewähren soll, so bei der Formulierung neuer Luftfahrtsleitlinien: „The draft aviation policy was prepared by experts drawn from the Ministry of Transport, Ethiopian Civil Aviation Authority and the Ethiopian Airports Enterprise. Executives of Ethiopian Airlines and Ethiopian aviation experts [...] were consulted in drafting the aviation policy. [...] It was going back and forth between the ECAA and Ministry of Transport“ (BEKELE 2016g).

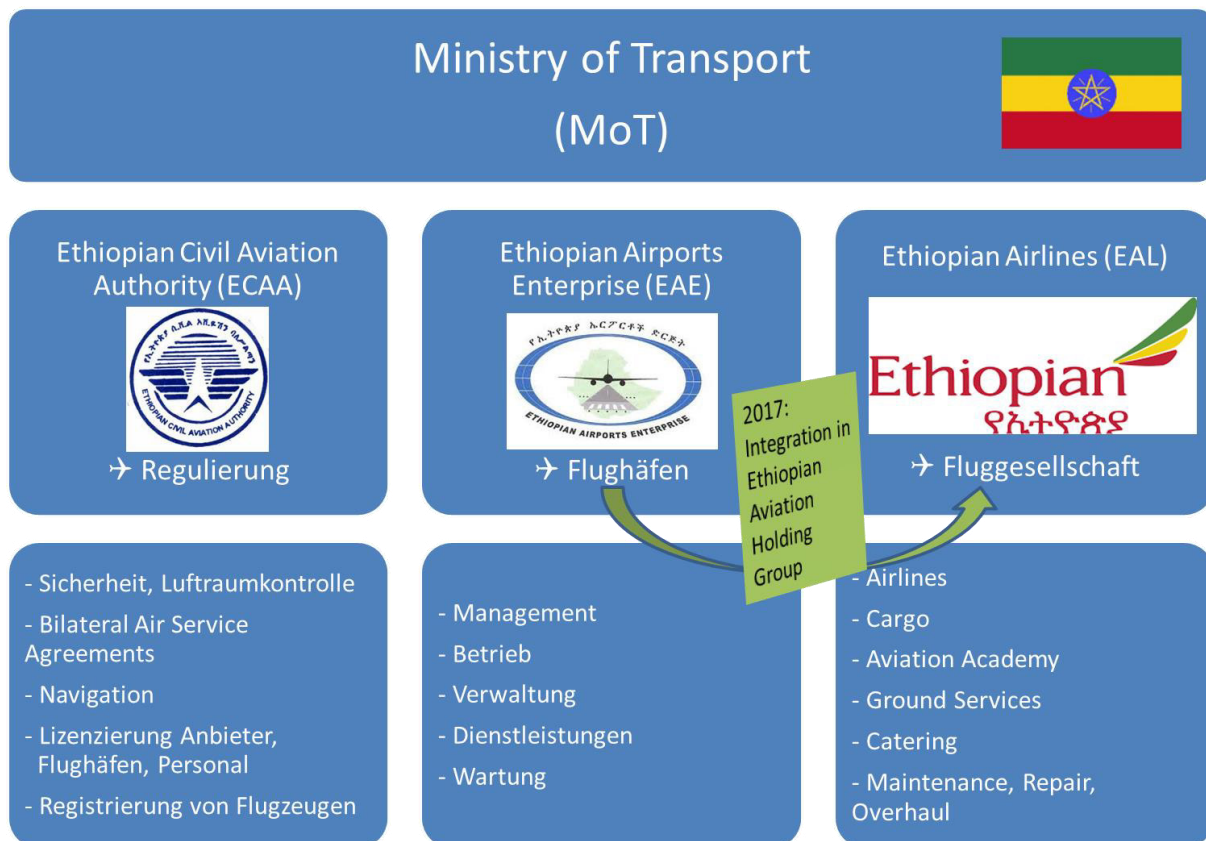


Abb. 48: Staatliche Akteure und ihre Zuständigkeiten im äthiopischen Luftfahrtsektor (Eigene Darstellung)

Eine derartig ineinander greifende Verzahnung erscheint nicht unkompliziert, sie verlangt nach intensiver Abstimmung und institutionellen Kooperationsformaten – gerade im Sektor des Lufttransports, der von der Sache her ohnehin viele andere Bereiche tangiert. „The challenge is stakeholder coordination. [...] Basically Ethiopian Civil Aviation Authority, Ethiopian Airport and Ethiopian Airlines are under one ministry. Ministry of Transport. But other actors are not under Ministry of Transport. For example customs is from another ministry. Immigration is from another, agriculture is another. [...] This is a challenge. We need to built strong institutions” (m/Airport Customer Service; ■ Interview 13).

Als Konsequenz hat die bereits enge Verbindung zwischen Airport und Airline 2017 zu einer strukturellen Veränderung geführt. Seither ist der vormals separate staatliche Flughafenbetreiber (EAE) unter dem Dach einer neuen „Ethiopian Aviation Holding Group“ in die Airline-Gruppe integriert. Dieser verordnete Schritt wurde von der Luftfahrtbehörde womöglich schon früher vorausgesehen: „They interface with each other. You can not separate. One without another can not exist“ (■ Interview 14).

### 5.2.3 ‚Growth and Transformation‘: eine nationale Entwicklungsagenda

Äthiopien arbeitet an einer strategischen Verknüpfung des Lufttransports mit dem Entwicklungskurs des Landes. Die Schlüsselbegriffe dieser staatlichen Entwicklungsagenda lauten ‚Growth‘ und ‚Transformation‘. In ihnen klingt der Anspruch an, Wandlungsprozesse einzuleiten, welche die Lebensumstände innerhalb einer Gesellschaft nachhaltig verbessern (vgl. JANNING 2012). Dabei kann es nicht um das alleinige Ziel wirtschaftlichen Wachstums gehen. Vielmehr bedarf der

Weg selbst in all seinen Erscheinungen, den Mitteln und den (gewünschten und unerwünschten) Wirkungen fortwährender Aufmerksamkeit. Es gilt, „die sozialen und politischen Folgeeffekte von Wachstum und Modernisierung auszubalancieren“ (KEPPELER 2012:13).

Vom äthiopischen MINISTRY OF FINANCE AND ECONOMIC DEVELOPMENT (2010) wird der ‚Growth and Transformation Plan‘ (GTP) als politische Strategie und Leitbild formuliert. Zunächst war er von 2010-2015 auf fünf Jahre angelegt und wurde anschließend als ‚GTP II‘ bis 2020 verlängert (NATIONAL PLANNING COMMISSION 2016). Die autoritär geführte Regierung setzt auf eine aggressive Wirtschaftswachstumspolitik mit dem Ziel, den Wandel vom Agrar- zum Industrieland zu vollziehen. Massiv gefördert werden im Sinne einer ‚Industrial Policy‘ vor allem exportorientierte und arbeitsintensive Industrien, beispielsweise in den Bereichen Textil, Leder und Zement, sowie die Verarbeitung landwirtschaftlicher Produkte wie Zuckerrohr, Schnittblumen, Obst, Gemüse und Fleisch (GEBREYESUS 2013:25). In den letzten zehn Jahren ist das Bruttoinlandsprodukt besonders stark gewachsen, meist im zweistelligen Bereich (WORLD BANK 2017), und damit deutlich über dem Niveau von Subsahara-Afrika. Diese wirtschaftliche Leistung „attributed mainly to a construction boom [...], increased agricultural productivity [...] and manufacturing“ (HAUGE/IRFAN 2016) ist einzigartig auf dem afrikanischen Kontinent.

Um dieses Wachstum von Produktion und Wirtschaft zu unterstützen, betont der Staat die Infrastrukturentwicklung, vor allem in den Bereichen Energie und Transport. Denn diese gelten als Voraussetzung für ein attraktives investorenfreundliches Umfeld (ETHIOPIAN INVESTMENT COMMISSION, EIC 2015). Dabei gewinnt der Luftverkehr an mehrfacher Bedeutung. Als Antrieb von Beschäftigung, Tourismus, Handel, Wirtschaft und Vernetzung spielt er „an important and irreplaceable role to the realization of the country’s growth and transformation plans“ (*The Ethiopian Herald* 2016; vgl. auch AFRICAN DEVELOPMENT FUND 2006:1). Von staatlicher Seite gehen die Bemühungen daher eindeutig dahin, die Rahmenbedingungen für die Luftfahrt möglichst günstig zu gestalten. Tatsächlich erfährt, parallel zur wirtschaftlichen Entwicklung, der Flugverkehr in Äthiopien einen noch ausgeprägteren Wachstums-Boom (Abb. 49).

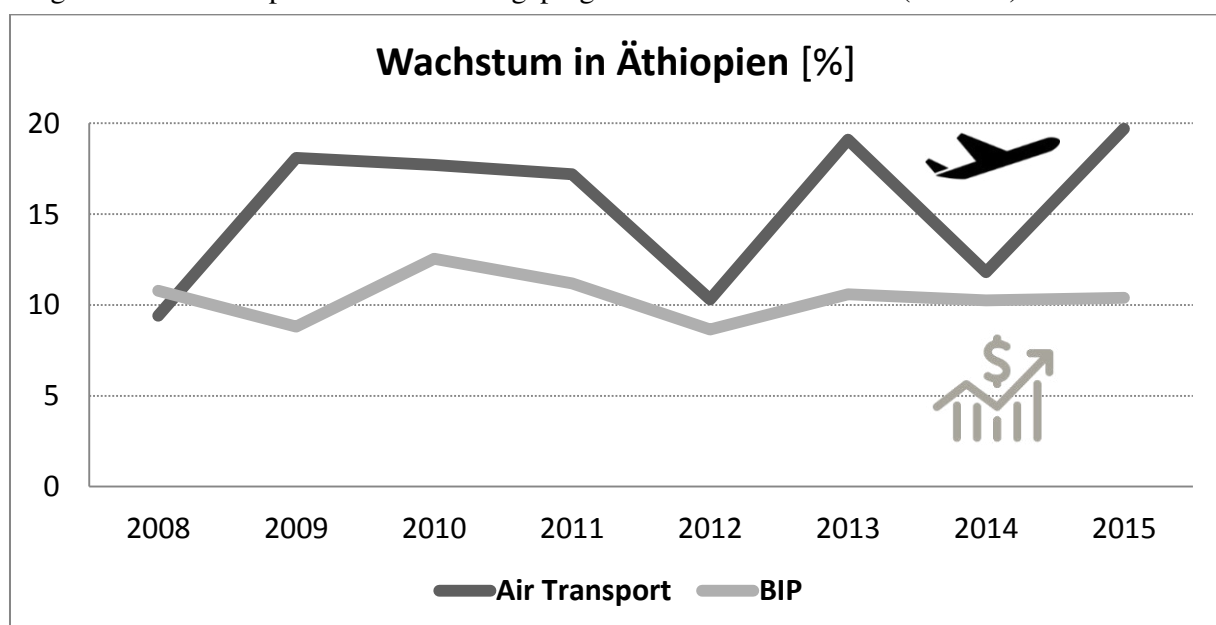


Abb. 49: Wachstum des Luftverkehrs in Äthiopien, verglichen mit BIP 2008-2015 (Eigene Darstellung nach WORLD BANK 2017 und *anna.aero* 2016b)

Was die weitere wirtschaftliche Leistung betrifft, werden die Aussichten positiv bewertet: „Among East African countries, Ethiopia is likely to remain the fastest growing economy“ (WORLD BANK 2018b:140). Anteil am Erfolg hat auch der Luftverkehr, wie die IATA betont: „Behind most economic successes there is usually also an aviation success story“ (IATA 2017g). Welche Wege diese Entwicklungen in Äthiopien im Detail eröffnen und mit welchen Grenzen sie verbunden sind, wird im Folgenden zu sehen sein.

### 5.3 Addis Ababa Airport

Der Flughafen der Hauptstadt ist der größte und bedeutendste Luftverkehrsknotenpunkt im Land. Global gilt er, gemessen an seinen jährlichen Passagierzahlen, als eher nachrangige Größe. Doch die äthiopische Luftfahrt-Tradition ist lang und das Volumen der Flüge wächst kontinuierlich. Das Streckennetz der von Addis angeflogenen Destinationen ist bereits jetzt das dichteste innerhalb Afrikas. Vorhandene Angebote werden immer weiter ausgebaut, neue Zielgebiete erschlossen und über die Verknüpfung mit interkontinentalen Allianzen global ausgedehnt. Der Bole International Airport befindet sich in einer Phase deutlich steigender Wachstumsraten; sie werden getragen von massiven Expansionsplänen des Home-Carriers Ethiopian Airlines.

Mit diesen Merkmalen entwickelt sich der Flughafen aktuell zu einem neuen Hub in Afrika und damit zu einem Knotenpunkt, an dem verschiedene, auch widersprüchliche Erscheinungen zusammentreffen und sichtbar werden. Ein moderner und hochdynamischer Hub-Flughafen mit Anspruch auf Vormachtstellung auf dem afrikanischen Kontinent und Ambitionen weit darüber hinaus entsteht in einem der ärmsten Länder Subsahara-Afrikas. Geographien des Flughafens müssen, um eine solche Konstellation zu erfassen, sich mit der räumlichen Umgebung des Airports auseinandersetzen, die Betriebsabläufe zwischen Land- und Luftseite nachzeichnen, Intensität und Richtung von Bewegungsströmen verfolgen und dabei auch deren Regulierung und Macht für alle beteiligten Akteursgruppen wahrnehmen. Damit wächst das Verständnis für den Zusammenhang von ‚Aviation‘ und ‚Development‘.

#### 5.3.1 Profil und urbaner Kontext

Ein aktueller Weltbank-Report hat herausgestellt, wie sehr insbesondere afrikanische Städte von einem fortschreitenden Zerfall des städtischen Raumes in Teilräume betroffen sind. Neben dem hohen Bevölkerungswachstum stellen unzusammenhängende Stadtstrukturen die größte Herausforderung dar; „spatial fragmentation“ lautet der Befund einer Stadtentwicklung, die zu „disconnected land, people and jobs“ führt (LALL et al. 2017:63ff.). Dies gilt auch für Addis Abeba, einem dynamischen Hotspot für Transformation (ANGÉLIL/HEBEL 2010). Die Stadtbevölkerung beträgt nach dem letzten Zensus in 2007 mehr als 3,3 Mio. Einwohner und wird heute bei über 4 Mio. gehandelt (WORLD POPULATION REVIEW 2017). Angesichts von Überbevölkerung und räumlicher Fragmentierung stecken große Hoffnungen in einem neuen lokalen Nahverkehrssystem, basierend auf einer modernen Stadtbahn, von der man sich sehr viel verspricht: „A light rail commuter system is helping the city [...]. It will be a crucial element in the city’s future development with all estimates pointing towards the population doubling to over eight million residents by 2040“ (IATA 2017g).

## 5. Addis Ababa Airport – Standort und Umfeld

Addis Abeba ist unzweifelhaft die prosperierende Kapitale Äthiopiens. Sie gilt darüber hinaus aufgrund der zahlreichen dort ansässigen internationalen Organisationen zu Recht als diplomatische Hauptstadt Afrikas (WUBNEH 2013). So ist sie Sitz der Afrikanischen Union (AU) und beherbergt die UN-Wirtschaftskommission für Afrika (UNECA). Eine hochdynamische Bautätigkeit, die Konzentration politischer und ökonomischer Macht sowie die Einführung neuer Transportwege und Verkehrsmittel sind auffällige Zeugnisse. Auch Suburbanisierungsprozesse schreiten voran (vgl. HIMMELREICH 2010). Deutlich wird dem Betrachter aber, in welchem Maße das Erscheinungsbild der Stadt den Zwiespalt wiedergibt zwischen vorwärtsdrängenden Momenten und dem Gebundensein an zurückliegende Begrenzung. „One can witness a tension between eagerness and uncertainty, a clash of history and time, and [...] a distressing lack of direction” (CHERENET 2010:37).

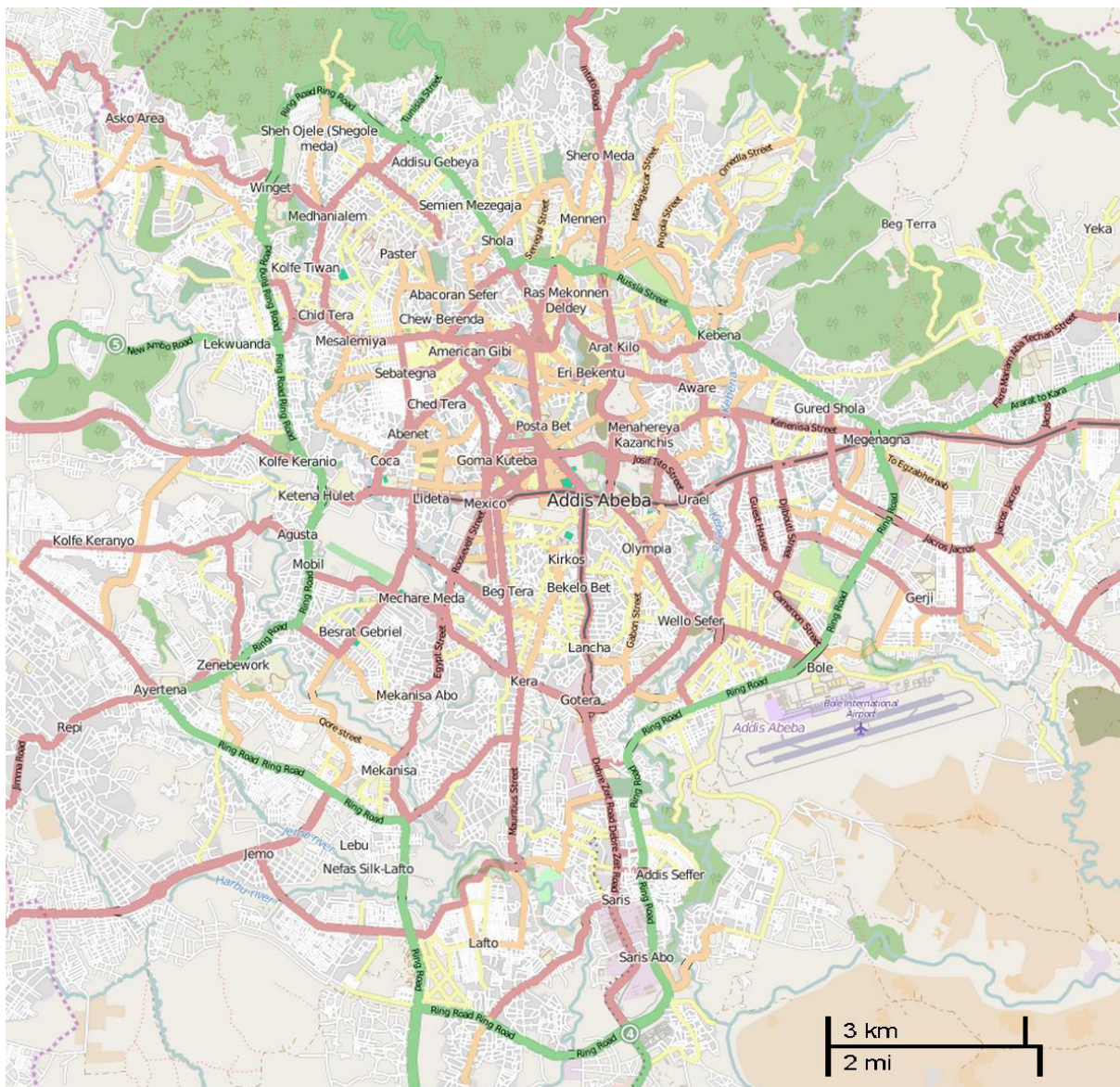


Abb. 50: Addis Abeba: Stadt und Bole International Airport (OPENSTREETMAP 2016)

Vor diesem Hintergrund gewinnt, in größerem Maßstab, auch der Flughafen weiter an räumlicher und strategischer Bedeutung. Mit Bole International besitzt die Stadt einen zentrumsnahen Airport, der ihr ein großes Maß an Konnektivität beschert. Er befindet sich im Stadtteil Bole, 6 km südöstlich vom Zentrum entfernt (vgl. Abb. 50). Der Stadtteil hat im letzten Jahrzehnt eine aufstrebende Entwicklung erfahren. Sie hat ihn von einem reinen Wohngebiet mit Ein- bis Zweifamilienhäusern mehr und mehr zu einem beliebten Geschäftszentrum werden lassen mit meist fünf- bis achtgeschossigen Gebäuden für Büros, Restaurants, Banken und Hotels (KOKOULA/SCHÄRMER 2010:115).

Grundsätzlich sind Lage und Struktur eines Flughafens bestimmt durch Merkmale, die sich hinsichtlich einer Land- und einer Luftseite unterscheiden lassen (Abb. 51). Die Landseite erschließt sich über die Erreichbarkeit des Flughafens aus seinem Umland und umfasst das Flughafengelände mit seinen Einrichtungen zur Passagierabfertigung und -betreuung. Die Luftseite hingegen beschreibt den Übergang der technisch-operativen Einrichtungen zur Abwicklung des Flugverkehrs bis hin zum eigentlichen Flugbetrieb (MAURER 2006:250). Das Terminal selbst bildet die Brücke zwischen beiden Seiten.

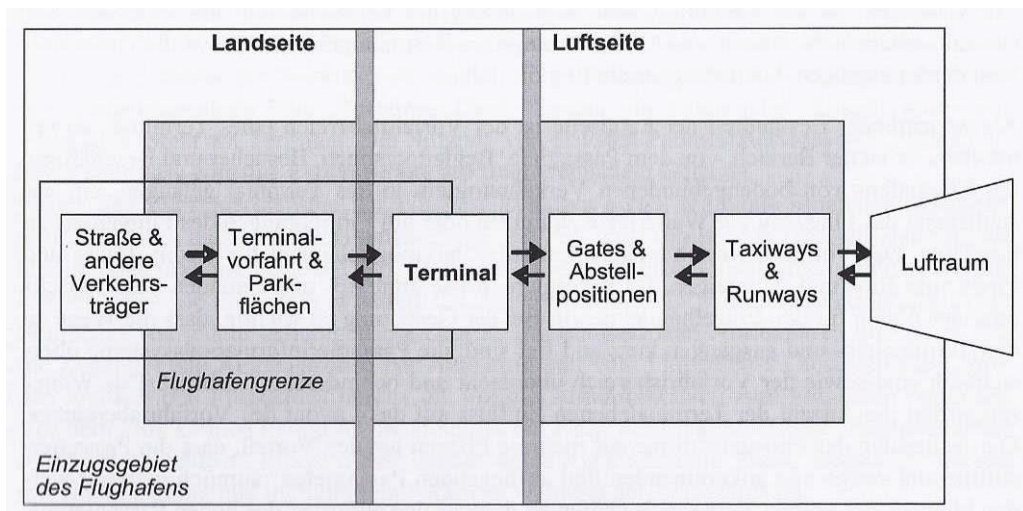


Abb. 51: Flughafenstruktur (SCHULZ et al. 2010:111)

Gleiches gilt für den Bole Airport. Von seiner Landseite ist der Flughafen ausschließlich über die Straße erreichbar (vgl. Abb. 52). Dabei vollzieht der Zubringer eine Zweiteilung: Das Terminal 1 stammt aus den Anfangszeiten des Flughafens und wird nach mehrmaliger Modernisierung heute vornehmlich für Inlands- bzw. regionale Flüge genutzt. Das 2003 eröffnete Terminal 2 wickelt als weitaus moderneres und größeres Gebäude alle internationalen Flüge ab. Vor beiden Terminals befinden sich Vorfahrten und Parkflächen, die ausschließlich den Fluggästen, Zubringern und Reise- bzw. Busunternehmen vorbehalten sind. Vor dem Inlandsterminal gibt es eine Restaurantzone, die von verschiedenen Nutzergruppen vom Flughafenpersonal bis hin zum Taxifahrer frequentiert wird. Am Übergang zur Luftseite übernimmt der Tower zwischen beiden Terminals die Flugraumüberwachung. Elf direkt an den Gebäuden befindliche Gates und mehr als 30 Abstellpositionen auf dem Vorfeld stehen den Flugzeugen zur Verfügung (vgl. Abb. 53).



## 5. Addis Ababa Airport – Standort und Umfeld



Abb. 52: Addis Ababa Bole International Airport Land-side (AABIA 2013)



Abb. 53: Addis Ababa Bole International Airport Airside (EATCA 2017)

Zwei parallel zueinander verlaufende Start- und Landebahnen mit 3.700 bzw. 3.800m Länge sind über mehrere Taxiways miteinander verbunden und wickeln den Flugbetrieb ab. Die Ost-West-Ausrichtung der Bahnen (Abb. 54) korrespondiert mit der vorherrschenden, meist östlichen Windrichtung (vgl. METEOBLUE 2017).



Abb. 54: Bole International Airport Luftbild (GOOGLE MAPS 2018a)

Seit seiner Eröffnung im Jahre 1962 ist der Bole Airport in seiner Infrastruktur kontinuierlich ausgebaut worden. Steigende Passagierzahlen zogen eine Reihe von Expansionsmaßnahmen nach sich, die ab 1999 in einem Expansionsplan gebündelt umgesetzt wurden. Die Ausbauten betrafen die technische und elektronische Infrastruktur, Gepäckbandanlagen, Sicherheitseinrichtungen und den Bau einer Ringstraße für die bessere Anbindung (vgl. AIRPORT TECHNOLOGY 2014). Seit 2010 erfolgen weitere infrastrukturelle Verbesserungen im Servicebereich, auch werden zusätzliche Terminal-Kapazitäten geschaffen; Planungsvisionen reichen bis hin zur Errichtung eines neuen Großflughafens südlich der Metropole.

Mit derzeit 8,8 Millionen Passagieren (2016; vgl. EAE 2017) gehört der Addis Ababa Airport zu den kleineren Flughäfen weltweit. Doch mit seinen Wachstumsraten sticht der Flughafen nicht nur im afrikanischen Kontext hervor; er gehörte 2011 zu den wachstumsstärksten Flughäfen weltweit (+28,5 Prozent, ROTHFISCHER 2012:35). Für kontinuierlich steigende Zahlen von Passagieren, Flugbewegungen und Fracht ist zum überwiegenden Teil der Home-Carrier Ethiopian Airlines verantwortlich. Mit 13.000 Menschen steht die Mehrzahl der insgesamt 20.000 am Bole Airport Beschäftigten im Dienste der nationalen Airline (WEDEKIND/SPAETH 2018:28). Sie eröffnet fortwährend neue Entwicklungspotenziale und Konnektivitäten. Im regional umkämpften ostafrikanischen Luftfahrtmarkt erlangt Addis das Profil eines bedeutenden Drehkreuzes (Abb. 55), wie ein renommierter südafrikanischer Luftfahrtexperte feststellt: „The key word here is hub. There’s a need for a hub in East Africa. [...] Ethiopian seems to be winning” (zit. nach ALLISON 2015).

<b>Eröffnung</b>	1962
<b>IATA-/ICAO-Code</b>	ADD/HAAB
<b>Lage und Koordinaten</b>	Südöstliches Stadtgebiet, Höhe: 2.325 m ü. NN 8° 58' 40" N, 38° 47' 58" O
<b>Betreiber</b>	Ethiopian Airports Enterprise (EAE)
<b>Start- und Landebahnen</b>	07R/25L 3800 m × 45 m Asphalt 07L/25R 3700 m × 45 m Asphalt
<b>Terminals</b>	1 (domestic) 2 (international)
<b>Airlines</b>	20
<b>Home-Carrier und Ziele</b>	Ethiopian Airlines (EAL) 100 international (2018) 21 domestic (2018)
<b>Passagiere</b>	8,8 Mio. (2016)
<b>Flugbewegungen</b>	82.808 (2016)
<b>Fracht</b>	211.356 Tonnen (2016)

Abb. 55: Profil Bole International Airport (nach AABIA 2013, EAE 2017, ETHIOPIAN AIRLINES 2018b)

### 5.3.2 Streckennetz

Der Blick auf die Karte der von Addis aus angeflogenen Destinationen zeigt einen deutlichen Schwerpunkt (vgl. Abb. 56): Von der „plum location“ im Horn von Afrika (*The Economist* 2016b) sind 56 afrikanische Ziele direkt erreichbar (ETHIOPIAN AIRLINES 2018c) – mehr als von jedem anderen Standort auf dem Kontinent. Die aufkommensstärksten afrikanischen Routen führen nach Kenia, Tansania, Sudan, Nigeria und Südafrika. Interkontinental werden von Addis Abeba die wichtigsten Städte in Europa, dem Nahen Osten und Nordamerika angeflogen. Ein neues Zielgebiet bildet Südamerika; besonders intensiv wird derzeit der asiatische Markt erschlossen.

## 5. Addis Ababa Airport – Standort und Umfeld

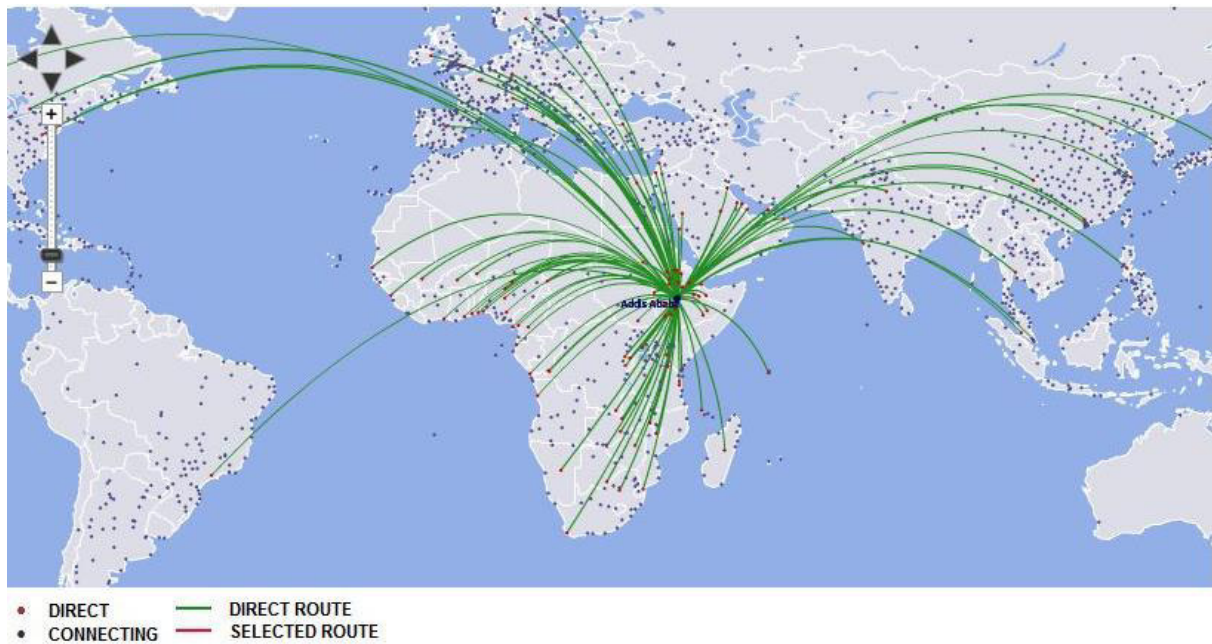


Abb. 56: Streckennetz des Addis Ababa Airport weltweit (OAG 2018a)

Auch das Inlandstreckennetz zeigt eine breite räumliche Abdeckung: Mittlerweile 21 Ziele werden innerhalb Äthiopiens angefliegen, sodass auch regionale Wirtschaftszentren und entfernte Provinzen an die Hauptstadt angebunden sind (Abb. 57). Ein Schwerpunkt liegt auf dem sogenannten „Historic Route Service“ (ETHIOPIAN AIRLINES 2018c). Dieser verbindet Addis mit den historischen Stätten im Norden des Landes (Axum, Bahir Dar, Gondar, Lalibela) und ist für Touristen sehr interessant (vgl. EEA 2012:224).

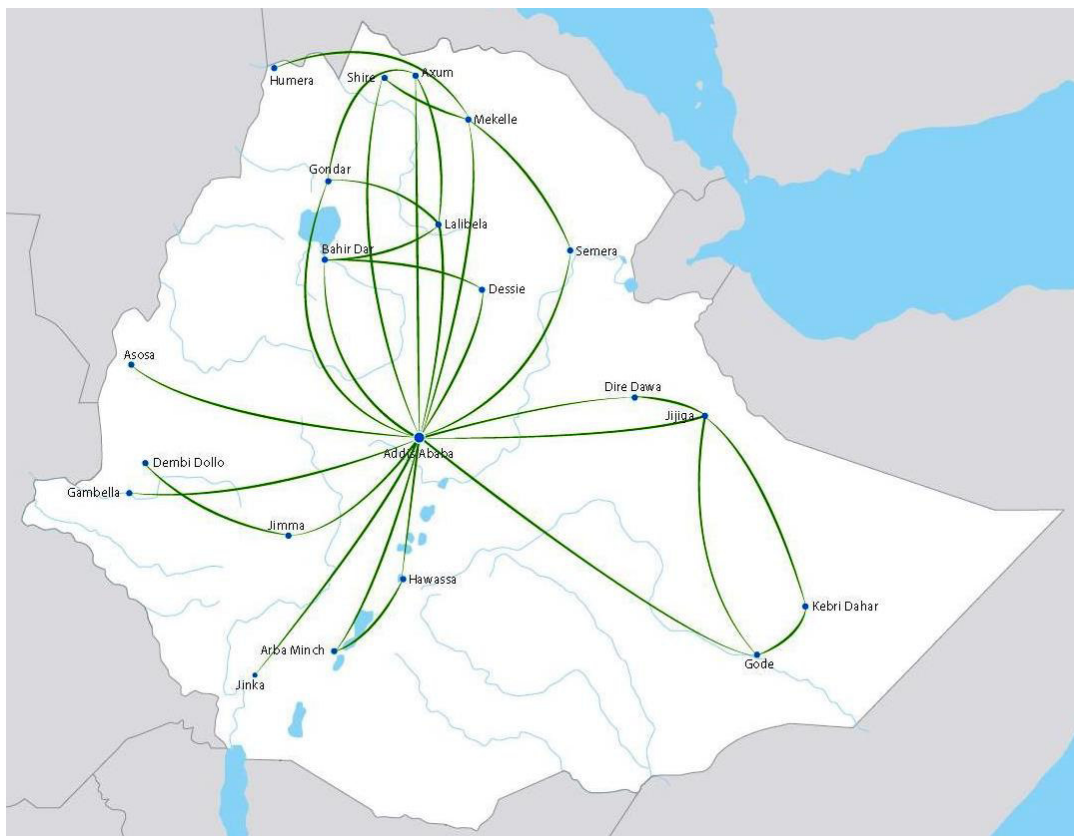


Abb. 57: Inlandsflugnetz Äthiopiens (ETHIOPIAN AIRLINES 2018b:7)

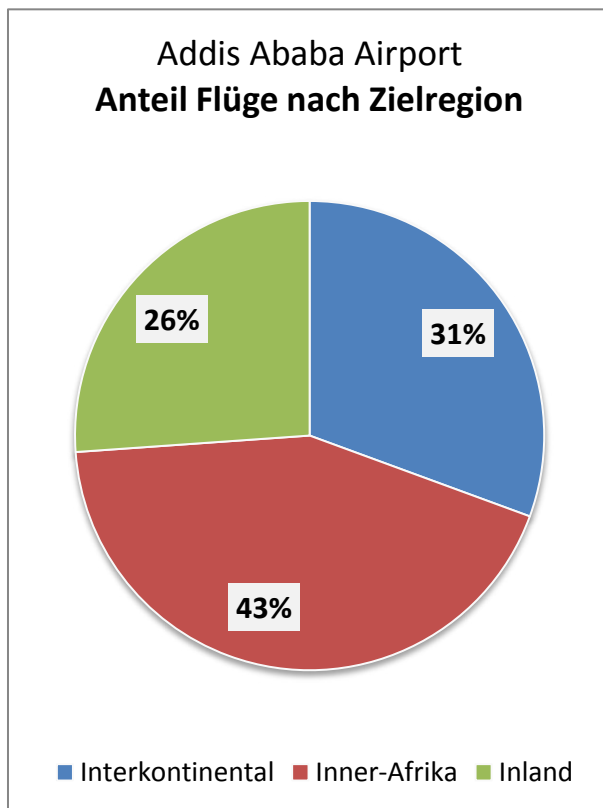


Abb. 58: Anteil Flüge nach Zielregion am Addis Ababa Airport, Referenzzeitraum 6.-12.6.2016 (Eigene Darstellung nach FLIGHTRADAR24 2016b)

Das vielfältige Streckennetz des Addis Ababa Airport spiegelt sich auch im Verhältnis der Flüge nach Zielregion wider (Abb. 58). Die Verteilung ist grundsätzlich ausgewogen, lässt aber einen Schwerpunkt im innerafrikanischen Verkehr erkennen, mit ebenfalls starken Standbeinen im interkontinentalen Bereich sowie im Inland.

Entlang dieser Routen ist Äthiopien sowohl im Passagier- als auch im Frachtverkehr immer besser und schneller mit der Welt vernetzt. Fast alle der von Addis aus angebotenen Ziele werden von Ethiopian Airlines angefliegen. Deren Netzwerk-Struktur verschafft dem Airport seine besondere Lagegunst (vgl. Kap. 4.2.1): Als ‚Hourglass Hub‘ sammelt er Flüge aus Europa bzw. Asien und verteilt sie an das südliche bzw. westliche Afrika. Zudem wird der Standort Addis als ‚Hinterland-Hub‘ vom dichten nationalen und ostafrikanischen Streckennetz gefüttert.

### 5.3.3 Home-Carrier Ethiopian Airlines

Die Entwicklung von Addis Abeba als expandierendem Hub ist eng verknüpft mit der Wachstumsstrategie des staatlichen Home-Carriers Ethiopian Airlines. Die 1945 gegründete Fluglinie ist nach einer speziellen Form der „corporate governance“ organisiert: Obwohl sie sich zu 100% in staatlichem Eigentum befindet und einen Vorstand aus Regierungsvertretern besitzt, besteht das Management der Airline aus Luftfahrtfachleuten und operiert eigenständig (IATA 2013a).

<b>Gründung</b>	1945
<b>Sitz</b>	Bole International Airport, Addis Abeba
<b>IATA-/ICAO-Kürzel</b>	ET/ETH
<b>Eigner</b>	Äthiopischer Staat (100%)
<b>Leitung</b>	Tewolde Gebremariam (CEO)
<b>Allianz</b>	Star Alliance (seit 2011)
<b>Flugzeuge</b>	100 (2018)
<b>Ziele</b>	121 (2018)
<b>Passagiere</b>	10,6 Mio. (2017/18)
<b>Fracht</b>	400.339 t (2017/18)
<b>Mitarbeiter</b>	16.002 (2017)

Abb. 59: Profil Ethiopian Airlines (nach ETHIOPIAN AIRLINES 2018b)

Ethiopian steht bereits jetzt hinsichtlich Größe der Flotte, Anzahl der Ziele und Profitabilität an der Spitze Afrikas. Keine afrikanische Airline bietet mehr Kapazitäten an Sitzplatzkilometern an (*ch-aviation* 2016b). Aufgrund dieser starken Parameter (vgl. Abb. 59) wird Ethiopian nicht nur in der Branche gern als „Darling“ der afrikanischen Luftfahrtindustrie bezeichnet (*African Aerospace* 2016b). Vom größten Unternehmen Äthiopiens (THE AFRICA REPORT 2013) gehen vielfältige gesellschaftliche Impulse aus – auf ökonomischer wie auch auf sozialer Ebene. „There is probably no other business that a developing country can run that is so embedded in the global economy“ (MUNGAI 2015a).

Fachforen stellen fest: „Ethiopian’s outlook is bright“ (*CAPA* 2015a) und sehen, wie die Airline ihr Ziel klar definiert: „To become the most competitive and leading aviation group in Africa“ (ETHIOPIAN AIRLINES 2015a). Über eine eigene Aviation Academy werden spezialisierte Ausbildungs- und Trainingsmöglichkeiten angeboten. Auf Basis der ‚Vision 2025‘ genannten Expansionsstrategie vergrößert die Airline derzeit nicht nur ihre Flotte, sondern steigert auch kontinuierlich die Zahl angeflogener Ziele, beförderter Passagiere und umgeschlagener Fracht (Abb. 60).

	2015	‚Vision 2025‘
<b>Passagiere</b>	7 Mio.	22 Mio.
<b>Ziele</b>	91	120 (international) 26 (domestic)
<b>Flotte</b>	76	140
<b>Frachturnschlag</b>	200.000 t	820.000 t
<b>Mitarbeiter</b>	9.000	17.000
<b>Umsatz</b>	2,42 Mrd. US\$	10 Mrd. US\$
<b>Gewinn</b>	172 Mio. US\$	1 Mrd. US\$

Abb. 60: Bilanz 2015 und Kernziele der Vision 2025 (nach FADUGBA 2016 und ETHIOPIAN AIRLINES 2015b)

All diese Leistungen konzentrieren sich am Bole International Airport und machen ihn zum Hub für neue Handelsrouten. Selbstbewusst verkündet die Führung: „Es gibt jetzt viel mehr Nachfrage aus China, und die können wir gut über Addis abwickeln. [...] Neben China ist auch Brasilien ein wichtiger neuer Markt. Für uns ist die Geographie sehr wichtig: Wir sitzen inmitten all dieser neuen Handelslinien“ (zit. nach FLOTTAU 2012:49). In diesem Licht wird bei der Airline auch das Heimatdrehkreuz wahrgenommen: „Although we’ve always developed Addis as the best hub in Africa, we have an opportunity to make it even bigger“ (zit. nach KASARDA/LINDSAY 2011:324).

Angesichts dessen erscheint es durchaus folgerichtig, dass sich Airline und Airport strukturell immer weiter miteinander verzahnen. Der vormals separate staatliche Flughafenbetreiber (EAE) ist seit 2017 unter dem Dach einer neuen „Ethiopian Aviation Holding Group“ in die Airline-Gruppe integriert. Damit werden neben den bestehenden Geschäftseinheiten wie ‚Airlines‘, ‚Cargo‘ oder ‚Aviation Academy‘ auch Operationsfelder des Flughafenbetriebs und der Touristik von Ethiopian Airlines geführt (vgl. Abb. 61).

Strategisches Geschäftsfeld	Konzerngesellschaft	Produktgruppe
Passage	Ethiopian Airlines	Passagiertransport
Airport	Ethiopian Airports Enterprise (EAE)	Flughafenbetrieb und -management
Logistik	Ethiopian Cargo	Frachttransport
Human Resources	Ethiopian Aviation Academy	Ausbildung und Training (z.B. Cockpit, Kabinenpersonal)
Catering	Ethiopian Catering	Bordverpflegung
Technik	Ethiopian Maintenance Repair and Overhaul (MRO)	Flugzeugwartung, Reparatur, Überholung
Touristik	Ethiopian Hotel and Tourism Services	Tourismusdienstleistungen und Reisepakete

Abb. 61: Geschäftseinheiten des Aviation-Konzerns Ethiopian Airlines (Eigene Darstellung nach MAURER 2006:102f.)

Ethiopian Airlines wird mittlerweile durch weltweite Auszeichnungen anerkannt (ETHIOPIAN AIRLINES 2017b, SKYTRAX 2017). Der Addis Ababa Airport dagegen erhält hauptsächlich negative Bewertungen (AIRLINE QUALITY 2017). Dieses Missverhältnis bewertet die IATA generell als ein strukturelles Merkmal der Wettbewerbslandschaft von Flughäfen und Fluggesellschaften. Da sich letztere in einem wachsenden Wettbewerbsdruck befänden, seien sie stärker auf Innovationen, Optimierung und Kostensenkungen angewiesen. „Airline competition has driven major efficiency gains across all operators, with increasing blending and hybridization of business models“. Im Gegensatz dazu befänden sich (vor allem größere) Flughäfen weitaus weniger intensiv im Wettbewerb untereinander. „There is limited evidence of airports being subject to strong incentives to drive the type of efficiency gains that are standard in the airline sector“ (IATA 2017g:5). Dieser Einschätzung scheint auch die Verlagerung der Zuständigkeiten in Äthiopien gefolgt zu sein. Die Umstrukturierung ist im Wesentlichen verbunden mit der Hoffnung auf eine Serviceverbesserung gegenüber den Kunden des Flughafens sowie auf positive Synergieeffekte. Auch wenn der Flughafenbetreiber EAE als Marke bestehenbleiben und seine ‚internal autonomy‘ beibehalten soll, werden die Grenzen zwischen Airline und Airport absehbar immer fließender. Insgesamt jedoch behält der Staat als vollständiger Anteilseigner der Fluggesellschaft die Zügel fester denn je in der Hand; seine Absicht bleibt es, alle luftfahrtrelevanten Felder zu kontrollieren.

#### 5.4 Zusammenführung: Untersuchungsraum und Forschungsfragen

„Where will the processes of globalization show off and – eventually – be accompanied by the discussed developments towards fragmentation and final exclusion?“ (TRÖGER 2009:259) Diese grundsätzliche Frage gewinnt am Untersuchungsobjekt des Flughafens scharfe Konturen. Über die äthiopische Luftfahrt laufen Wachstumsprozesse ab, welche die globale Einbindung des Landes erweitern. Verschiebungen im weltweiten Flugverkehr können die Beziehungen zwischen Globalisierung, Nationalstaat und lokaler Gesellschaft aufbrechen und neu sortieren. Über ihre hohe Intensität und Dynamik haben sie allerdings auch räumliche und soziale Fragmentierungseffekte zur Folge (HEEG 2014:75), es kommt zu partiellen Formen der Exklusion (vgl. TRÖGER 2009) – nicht nur ökonomisch, sondern auch in politischen Machtverhältnissen, sozialen Beziehungen und kultureller Wahrnehmung. Insbesondere in Schwellen- und Entwicklungs-

ländern sind Flughäfen also nicht nur als globalisierende Wachstumstreiber zu betrachten, sondern auch als Motoren sozialräumlicher Transformationsprozesse kritisch zu bewerten. „The airport serves as a miniature example of [...] social processes of management and control” (SALTER 2008b:23) und wird damit auch zur gesellschaftlichen Bühne von Steuerungsmodellen.

Interessant bleibt, was zwischen diesen beiden Tendenzen abläuft. Über den Luftverkehr werden gewichtige Modernisierungsmuster transportiert, die Anschluss an das globale Geschehen versprechen – was das Beispiel Äthiopien auf eindrückliche Weise zeigt. Es werden Ideale geformt, welche lokale Wahrnehmungen und Bewertungen der Bevölkerung in Bezug auf Mobilität, Fortschritt und Freiheit prägen. Das Statement eines nationalen Wirtschaftsexperten spricht von der Aviation-Industrie voller Überzeugung („shortcut for development“) und in blumigen Bildern („a beautiful mushroom among the lush green“): „In Ethiopia the Aviation Industry is important in many ways. [...] It's an ideal in the sense that normally this is high-tech. And for countries which are really known for their dependency on agriculture [...] or just for export of primary commodities, and then it emerged such a vibrant sector, competent in the global market. [...] And then it is a benchmark [...] Ethiopian Airlines, unlike other major airlines in Africa, even elsewhere in the world, in developing countries. [...] So I think that there is a lot of things that can be emulated from that. [...] Because that is the only sector which is globally competitive” (m/Wirtschaftsverband; ■ Interview 21).

NATIONAL HUMAN DEVELOPMENT REPORT 2014  
ETHIOPIA



Abb. 62: Entwicklungsreport Äthiopien (UNDP 2015)

Über den Flughafen als zentralen Knotenpunkt werden Kräfte zusammengeführt, gebündelt und neu ausgehandelt. Dabei verändert sich ihr Verhältnis zueinander (und unser Blick darauf) auf vielfache Weise. Zum Beispiel lässt der Flughafen uns ‚Größe‘ differenzierter betrachten. Beispielsweise greift es zu kurz, das Lokale ausschließlich kleiner als das Globale zu sehen. Ähnliches gilt für Hierarchien der ‚Macht‘: Keineswegs immer untergräbt das Globale vollständig die Zustände auf nationaler und lokaler Ebene (vgl. HEROD 2011:XI). Um solche Relationen besser erfassen und darstellen zu können, ist das Modell des Hub gewählt worden. Es verdeutlicht, wie verschiedenartige Kräfte gleich einem vielfach miteinander verzahnten Räderwerk mit unterschiedlicher Übersetzung ineinandergreifen (so wie auf der Titelseite des ‚Human Development Report‘ Äthiopien 2014, Abb. 62).

Dabei liefert die Anwendung des Hub-Modells nicht nur ein Spiegelbild für Äthiopiens beschleunigte Betriebsamkeit in neuen Infrastrukturen. Das sich drehende Rad verweist zugleich auf eine große Herausforderung. Äthiopiens Gesellschaft – in kultur- und technikgeschichtlicher Perspektive aus einer „Kultur ohne Rad“ und „Kultur ohne Uhrzeit“ abgeleitet (OSWALD 2010:253) – sieht sich heute konfrontiert mit einem sich radikal verändernden und auf vielfältige Art und Weise erneuernden Umfeld. Die Herausforderung erscheint gewaltig, angesichts der besonderen Geschichte und ihres speziellen Erbes. „If one considers the degree of isolation that this country has survived for more than a millennium, then one can understand the challenges of [...] the loss of some of the unique qualities that have not yet been destroyed in Ethiopia as they have by the accelerated and sometimes blind technological advances in other parts of the world” (CHERENET 2010:37). Gerade hier rund um den Flughafen ist jedenfalls häufig zu vernehmen: „So we need to provide hub airport. Hub, hub, providing hub. Providing airport city is a concern. Airport hub, Airport city, city within a city. Meaning having all things in the airport” (m/Airport Customer Service; ■ Interview 13).

Das Untersuchungsmodell des Addis Ababa Airport zwischen Globalisierung und Fragmentierung als Hub in Raum und Zeit macht es möglich, bestehende Strukturen sachgerecht wahrzunehmen und neu zu bewerten. Insbesondere die Frage nach der Raumwahrnehmung und Zeiterfahrung unterschiedlicher Akteursgruppen am Flughafen ist für den Hauptteil der Untersuchung erkenntnisleitend. Sie führt zu differenzierten Befunden zwischen Konnektivität und Begrenzung, ‚Innen‘ und ‚Außen‘ (Kap. 7), sowie zwischen Beschleunigung und Verlangsamung, ‚Vor‘ und ‚Zurück‘ (Kap. 8).

Auf dieser Ebene ergeben sich für die Arbeit entsprechende Forschungsfragen. Im Zentrum steht die Frage, welche Rolle der Flughafen Addis Abeba in Prozessen der Globalisierung und Fragmentierung spielt. Dieses übergeordnete Interesse lässt sich unter mehreren Erkenntniszielen fassen und skalieren. Wie ist es möglich, dass in einem der ärmsten Länder Subsahara-Afrikas ein moderner und hochdynamischer Hub-Flughafen entsteht mit Vormachtstellung auf dem afrikanischen Kontinent und Ambitionen weit darüber hinaus? Inwiefern beeinflusst der äthiopische Staat die Luftfahrt im Land und was bedeutet diese Konstellation für die Entwicklung Äthiopiens? Welche Rolle und welche Funktionen übernimmt der Flughafen in Addis Abeba? Gibt es die Möglichkeit, über den Flughafen bestimmte Entwicklungsprozesse zu steuern? Kann der Flughafen als Anknüpfungspunkt für stärkere Teilhabe an Globalisierungsprozessen dienen und damit zu neuen Verschiebungen im Verhältnis zwischen Globalem Norden und Süden führen? – Das zentrale Erkenntnisinteresse der Arbeit ist von den beiden Kategorien Raum und Zeit geleitet. Mit ihrer Hilfe werden die über den Flughafen Addis Abeba ablaufenden Prozesse von Globalisierung und Fragmentierung erfasst und analysiert. Die Befunde sind im Hinblick auf unterschiedliche Maßstabs- und Geltungsbereiche nach einer vergleichenden Matrix einzuordnen und zu bewerten (vgl. Abb. 63).



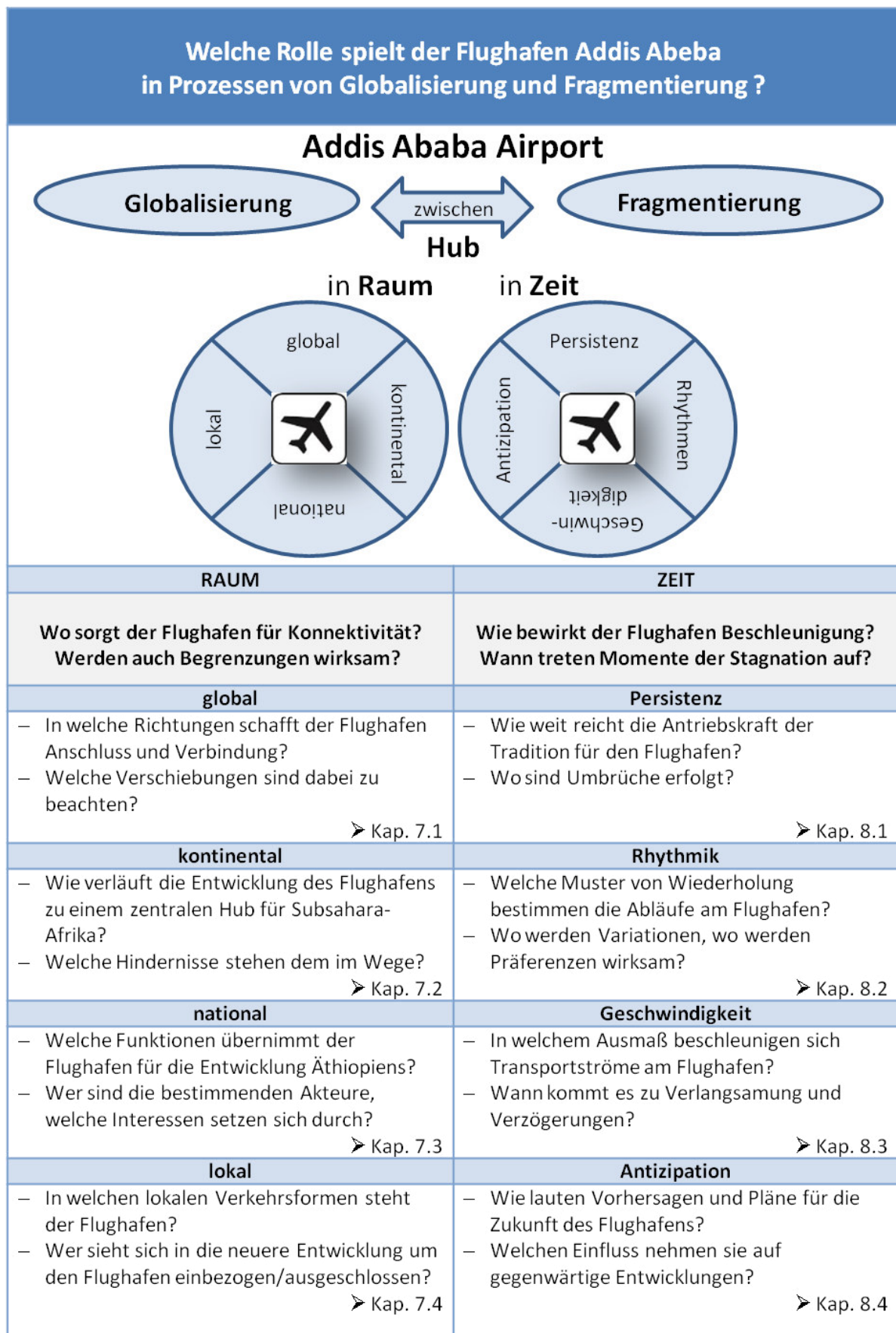


Abb. 63: Matrix Untersuchungsmodell und Forschungsfragen

## 6. Methodik und Forschungstools: Formen der Annäherung

You have chosen a very recent topic, that is new to Ethiopia. Nobody else has done it before  
(m/Aviation Academy Ausbilder; ■ Interview 16)

Der Flughafen stellt eine derart komplexe Untersuchungssituation dar, dass er nach multiperspektivischen Formen der Annäherung verlangt. Daher sieht der Ansatz dieser Arbeit ein speziell gewähltes Design von Methodik und Forschungstools vor. Theoretische Vorüberlegungen zu Globalisierung und Fragmentierung werden am Standort Addis Abeba mit eigenem empirischen Material konfrontiert. Eine ständige wechselseitige Verknüpfung macht es möglich, Aussagekraft und Gültigkeit der Theorien zu überprüfen, die erhobenen Daten neu zu interpretieren und im Sinne eines hermeneutischen Forschungsprozesses weiterzudenken. „The research process, therefore, alternates between (previous) theory and empirical facts whereby both are successively reinterpreted in the light of each other” (ALVESSON 2009:4). Dieser Prozess verläuft ‚on the ground‘ – nicht nur im Sinne einer lokalen Fundierung der Daten und ihrer Interpretationen, sondern auch über eine kritische Auseinandersetzung mit der eigenen Rolle als Forscher. Im Wechsel zwischen dem Besonderen und dem Allgemeinen entwickelt die Arbeit sozialwissenschaftliche Konkretheit und Nähe zur Gesellschaft, ohne die globalen Einflüsse aus den Augen zu verlieren. Über den Flughafen entstehen neue Verbindungen, aber auch neue Grenzen. Raum und Zeit sind in beiden Fällen die zentralen Forschungsdimensionen, die sich über verschiedene Skalen und Vektoren erschließen. „A multiscalar theoretical and methodological strategy is vital for making sense of the world because different processes are dominant at different scales, and new insights into processes can be gained by examining them across a range of scales” (SHEPPARD/McMASTER 2004:265).

Die entlang von Globalisierung und Fragmentierung aufgeworfenen Fragen zur Rolle des Flughafens werden über eine Triangulation quantitativer und qualitativer Instrumente bearbeitet und beantwortet. Sie beide in der Realität immer eindeutig voneinander zu trennen ist ohnehin problematisch und nicht konsequent durchzuhalten. Überhaupt werden solche vielfach „strikten und oft leidenschaftlich verteidigten Unterscheidungen [...] der Praxis sozialwissenschaftlicher Forschung nicht gerecht“, und streng genommen „gibt es gar keine rein quantitativen (nicht mit Interpretationen verbundene) Methoden. Umgekehrt arbeiten qualitative Studien häufig mit Zahlen oder Mengenangaben“ (GLÄSER/LAUDEL 2009:25). Daher richten sich Auswahl, Begründung und Reflexion der Methoden nicht primär nach dieser Zweiteilung, sondern folgen dem Paradigma des Kritischen Realismus.

Nach dessen wissenschaftlichem Grundverständnis gelingt eine größtmögliche Annäherung nur dann, wenn man objektiv gültige Strukturen anerkennt und gleichzeitig offen bleibt für soziale Konstruktionen, akteursabhängige Wahrnehmungen und alternative Bedeutungszuschreibungen, die damit einhergehen. Wir akzeptieren die Statistik zur Beschreibung einer faktischen Wirklichkeit, können uns aber nicht darauf verlassen, dass sie allein die Erkenntnis einer objektiven Welt erlaubt. „Die Bedeutungen materieller Gegebenheiten sind nicht Eigenschaften der Objekte per se, sondern werden von den Subjekten zugeschrieben“. Die Analyse von Räumen kann nicht subjektunabhängig verlaufen, sondern ist gezeichnet vom jeweiligen

individuellen raum-zeitlichen Kontext. Geographien müssen ‚gemacht‘ werden (WERLEN 2008:319,303-321) und tragen selbst zur Formung sozialer Konstruktionen bei.

Auch die Realität eines Flughafens setzt sich zusammen aus materieller Struktur und sozialer Konstruktion. Dies ist wiederholt, schon bei einem der ersten Interviews mit Aviation-Vertretern im Feld, deutlich geworden: „It is pretty much as a community here“ (w/Airline PR; ■ Interview 06). Darauf hat die methodische Herangehensweise einzugehen. Dokumente, Statistiken und Karten stellen den Airport als einen faktischen Raum mit messbarer Verkehrsleistung vor (Kap. 6.2). Die Recherche legt die Rahmenbedingungen offen, unter denen der Flughafenbetrieb abläuft. Seine Mechanismen und Funktionsweisen sind anhand quantitativer Merkmale greifbar. Basis dafür ist die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes und seiner raum-zeitlichen Einheiten. Über eine sinnvolle Auswahl und Analyse geeigneter Dokumente, statistischen Datenmaterials und aussagekräftiger Karten lassen sich all ihre Elemente miteinander in Beziehung setzen.

Daneben tritt eine andere Perspektive. Es geht nicht nur um Beschreibungen, sondern auch um Interpretationen technischer Abläufe (Kap. 6.3). Mit ihrer Hilfe werden qualitative Aussagen auch jenseits statistischen Datenmaterials möglich. Diskurse, Beobachtungen und Expertengespräche erschließen den Flughafen als einen auch sozial konstruierten Raum. Dazu ist es nötig, relevante sprachlich produzierte Sinnzusammenhänge zu identifizieren und Formen des Austauschs zu beobachten. Sie erweitern das Verständnis für die Funktionsweise und Wirksamkeit des Systems ‚Flughafen‘. Experteninterviews bieten eine zusätzliche Differenzierung und Intensivierung in der Auseinandersetzung mit dem untersuchten Geschehen.

Eine weitere Stufe der Annäherung schaffen Wahrnehmungen von Raum und Zeit, die gemeinsam mit den Forschungsteilnehmern erfolgen (Kap. 6.4). Über ein dialogisches Zusammentreten mit ausgewählten Akteursgruppen und die Einbeziehung partizipativer Forschungsinstrumente erschließt sich eine neue Qualität. Unterschiedliche, subjektgebundene bzw. gruppenspezifische Erscheinungsformen von Raumwahrnehmung, Machtverhältnissen und Zeiterfahrung am Flughafen werden transparent und kritisch reflektierbar.

Die einzelnen Arbeitsschritte erstrecken sich über mehrere Skalierungsebenen und verknüpfen damit unterschiedliche Grade der Annäherung, die sowohl quantitativ-analytische Elemente enthalten als auch interpretativ-verstehende Verfahren qualitativer Forschung aufweisen (MAYER 2004:26). Mit dieser methodischen Kombination lassen sich Erkenntnisse erzielen aus der Synthese von objektiven Strukturen und subjektiven Wahrnehmungen. Erst derartig zusammengesetzte Perspektiven werden dem Flughafen als gelebtem und erlebtem Raum gerecht.

### **6.1 Reflexive Methodology**

Multi-perspektivische Forschung am Flughafen erlaubt Einblicke in ein Setting aus komplexer Verkehrsinfrastruktur, hierarchischem Akteursgeflecht und vielfältiger sozio-ökonomischer Dynamik. Die Dichte der ineinander verschränkten Prozesse von Globalisierung und Fragmentierung „verlangt Methoden, die die sehr unterschiedlichen inhaltlichen Perspektiven sensibel auszuleuchten vermögen“ (REUBER/PFAFFENBACH 2005:17). Die Untersuchung verläuft daher in einem stetigen Austausch zwischen empirischem Material und theoretischen Leitlinien, und berücksichtigt dabei individuelle Interpretationen, politische Strategien und deren

kontextspezifische Repräsentation (vgl. ALVESSON 2009:13). Im gesamten Forschungsprozess laufen Phasen theoretischer Auseinandersetzung und praktischer Durchführung nicht isoliert voneinander ab, sondern ergänzen sich gegenseitig. So hat es schon während der Planungs- und Konzeptionsphase Datenerhebungen gegeben, z.B. durch Konsultation anderer, in ähnlichen Bereichen bereits aktiver Forscher oder über erste Interviews mit thematischen Experten. Umgekehrt wurden auch während der Feldforschung am Ort feste Arbeitsrhythmen an der Universität Addis Abeba eingerichtet, um lokale Literatur zu erschließen, theoretische Hintergründe zu erweitern und die Struktur der Arbeit anzupassen.

Wesentliche Leitlinien der Methodik bilden die drei Elemente der Recherche, Interpretation und eines partizipativen Dialogs. Deren Triangulation sorgt, als Wegweiser sozialwissenschaftlich fundierter Forschung, für ein produktives Zusammenspiel „between philosophical ideas and empirical work“ (ALVESSON 2009:10). Die einzelnen Verfahrensweisen bedingen sich gegenseitig und nehmen aufeinander Einfluss: Nicht nur die Ergebnisse aus Diskursanalysen, teilnehmenden Beobachtungen und Experteninterviews werden interpretiert, auch Dokumentenauswahl, statistisches Datenmaterial und die Auseinandersetzung mit Karten sind selbst interpretationsabhängig. Und um sich Dokumente erschließen zu können, sind vielfältige Schritte des Dialogs nötig; um partizipativ angelegte Forschung durchführen zu können, sind Teilnehmer zu ermitteln. Insofern ist das Verhältnis zwischen Forscher und Beforschtem überhaupt nicht zu eng vorzudefinieren, sondern stets offen und beweglich zu halten. „The experience of geographical difference [...] is thus no longer equated with the distant, the far-away, the exotic. It is revealed as being embedded within your own immediate surroundings“ (BRENNER 2011:135). Diese Bedingungen der eigenen Forscherrolle und der persönlichen Auseinandersetzung mit dem Untersuchungsgegenstand gilt es von Beginn an bis zum Ende immer wieder kritisch zu reflektieren. Dass eine solche Vermittlung zwischen Theorie und Praxis durchaus nicht immer reibungslos verläuft, sondern mitunter Spannungen und Uneinigkeiten erzeugen kann, ist auch in den Erwartungen und Erfahrungen eigener Forschung deutlich geworden.

### **6.1.1 Theorie: Forscherrolle und Wissenschaftsprozess**

Die methodische Konzeption dieser Untersuchung zielt auf eine möglichst offene, von der Lebensrealität der Forschungsteilnehmer ausgehende Wissensgewinnung. Doch ist keiner der beteiligten Akteure selbst frei von Einflüssen, die aus Macht- und Abhängigkeitsstrukturen innerhalb des Untersuchungsfelds resultieren. Zu reflektieren sind in diesem Kontext deshalb die eigene Rolle als Forscher, die Auswahl der konsultierten Quellen und Gruppen sowie etwaige Auswirkungen der Forschung auf die Teilnehmer und deren Umfeld.

Obgleich die Arbeit überwiegend in Deutschland theoretisch konzipiert und auch in deutscher Sprache verfasst ist, liegt das Zentrum der Wissensproduktion nicht dort: Der Untersuchungsgegenstand ist der Flughafen in Addis Abeba. Seine Funktionen als Hub und seine Akteure nehmen Bezug auf Äthiopien und den gesamten afrikanischen Kontinent. Dies wird in der Zusammenstellung und Bewertung der Ergebnisse deutlich. In dieser Hinsicht steht auch der Prozess des Wissensgewinns selbst unter den Einwirkungen der Globalisierung und verlangt nach Resonanzen in Deutschland wie in Äthiopien.

Einbettung und Konzeptionalisierung des Vorhabens erfolgten im Kontext der Arbeitsgruppe „Geographische Entwicklungsforschung“ an der Universität Bonn. Der ständige Austausch zwischen Forschung und Lehrtätigkeit sowie Bereichstreffen und Promotionskolloquien haben die theoretische Konzeption der Arbeit und ihr Forschungsdesign präzisiert.

### **6.1.2 Praxis: Planung und Durchführung der Forschung**

Neben der theoretischen Konzeptionierung und Literaturlerarbeit steht die praktische Durchführung eigener Feldforschung in Äthiopien. Sie wurde ermöglicht durch eine Förderung von Seiten der Erich-Becker-Stiftung/Fraport AG. Diese unterstützt Forschungsarbeiten mit thematischem Bezug zu den Schwerpunkten Luftverkehr, Logistik und Mobilität und will dazu anregen, „sich mit den komplexen Fragestellungen des Luftverkehrs wissenschaftlich auseinanderzusetzen“ (INITIATIVE FRANKFURTER STIFTUNGEN 2017). Seit März 2016 werden die Stiftungsaktivitäten unter dem Dach „Pro Region“ gebündelt und setzen einen verstärkten Fokus auf berufliche Förderung in der Rhein-Main-Region (FRAPORT 2016).

Im Vorfeld der ersten Feldforschungsphase in Addis Abeba wurden von Deutschland aus relevante Akteure und Personen an der Addis Ababa University (AAU) sowie in den Bereichen der äthiopischen Luftfahrtindustrie bzw. des Bole International Airport identifiziert und kontaktiert. Trotz einer durch die Universität Bonn legitimierten Ansprache fielen die Rückmeldungen und deren Verbindlichkeit deutlich zurückhaltender aus als erhofft. Wegweisend für die praktische Umsetzung des Aufenthalts wurde der auf Eigeninitiative hergestellte Kontakt zum Department of Geography and Environmental Studies an der AAU. Erst durch die Zusammenarbeit mit dem dortigen Lehrstuhl ließen sich das nötige Business-Visum sowie die erforderliche Forschungsgenehmigung und Angliederung an die Universität erreichen. Mit deren Hilfe konnte während des ersten Aufenthaltes sogar eine einjährige äthiopische ‚Residence ID‘ ausgestellt werden – aus rechtlicher und behördlicher Perspektive eine wertvolle Voraussetzung für größtmögliche Annäherung an ein schwer zugängliches Untersuchungsfeld.

Auf Basis der eigenen Vorarbeiten und der zur Verfügung stehenden Mittel haben sich zwei insgesamt sechsmonatige Feldforschungsaufenthalte in Addis Abeba realisieren lassen. Die erste Phase der Feldarbeit (Juni bis September 2015) diente zunächst der Orientierung im Land und Untersuchungsgebiet. Dabei war der Flughafen vorrangig als Ort globalisierter oder globalisierender Prozesse zu bestimmen. Dieser Arbeitsschritt war schwerpunktmäßig auf Experteninterviews mit Vertretern des Flughafenmanagements und Akteuren im Umfeld des Flughafens Addis Abeba gerichtet. Ein anderer Schwerpunkt lag in der Erfassung von relevantem statistischem Datenmaterial, das nur am Ort verfügbar war. Im zweiten Feldforschungsaufenthalt (Februar bis Mai 2016) ließen sich bestehende Kontakte intensivieren, um die angestoßenen Aktivitäten fortzuführen und zu vertiefen. Dabei konnte auch die Perspektive fragmentierender Entwicklung besser beleuchtet werden, und Effekte der Exklusion von Teilräumen und Bevölkerungsgruppen wurden nun deutlicher sichtbar.

Trotz der intensiven Planung und umfangreicher Vorarbeiten sind während beider Arbeitsphasen in Äthiopien nicht unerhebliche Herausforderungen und Schwierigkeiten aufgetreten. Von vornherein war absehbar, dass sich diese Feldarbeit nicht einfach gestalten würde. Jeder große

Flughafen stellt für sich bereits eine Zone hoher Sicherheitsvorkehrungen dar. Dies gilt in erhöhtem Maße für den Hub-Flughafen Addis Abeba. Liegt er doch im Fadenkreuz einer insgesamt politisch sehr angespannten Situation in unmittelbarer Nachbarschaft von ‚Failed States‘ und Bürgerkriegsstaaten wie Somalia und (Süd-)Sudan. Auch innenpolitisch gesehen ist sein Status nicht unproblematisch, innerhalb eines staatlichen, hoch reglementierten Luftfahrtsektors und unter der Kontrolle eines autoritären Entwicklungsregimes. Damit wird er zu einem besonders sensiblen Bereich, der aufgrund seiner strategischen Bedeutung starke Abschirmung erfährt. Dementsprechend ist bereits die Vorstellung des Forschungsvorhabens häufig auf ein hohes Maß an Zurückhaltung und Reserviertheit, teilweise sogar Misstrauen bei politisch und wirtschaftlich verantwortlichen Akteuren gestoßen. Mutmaßliche Gründe benennt ein Consultant aus dem Bereich der Umweltökonomie wie folgt: „They think research exposes their weaknesses or take away their business ideas“ (■ Interview 10). Es mag auch eine Rolle gespielt haben, dass vielen Gesprächspartnern der Forschungszusammenhang – Flughafen und Entwicklung des Landes – aufgrund seiner Aktualität und Dynamik relativ neu und ungewohnt vorkam: „It is a very new topic to Ethiopia. It’s like an island“ (m/Wirtschaftsverband; ■ Interview 21). Umso größer erscheint der Bedarf an staatlich legitimer Forschung in diesem Bereich: „There is a need for further real investigation. [...] They only take few, that is why we don’t see transformation“ (■ Interview 10).

Obwohl im Vorfeld eine umfassende Recherche erfolgt war, um relevante Bezugspersonen im universitären Umfeld sowie im Flughafenbereich gezielt ansprechen zu können, gestaltete sich die Kontaktaufnahme vor Ort schwierig. Trotz der organisatorischen Angliederung an die Universität Addis und ihrer Unterstützung war es zunächst nicht möglich, direkt mit Interviewpartnern aus dem Aviation-Bereich in Kontakt zu kommen. Diese Kontakte mussten in einem zeitintensiven Prozess mit viel Sensibilität und Offenheit, Geduld und Durchhaltevermögen eigenständig aufgebaut werden. Selbst renommierte Luftfahrtjournalisten aus Deutschland sprechen von „schier endlosen bürokratischen Hürden“ vor einem Interview mit der staatlichen Ethiopian Airlines (WEDEKIND/SPAETH 2018:25).

Hinzu kam, dass Forschungsphasen vor Ort überschattet wurden von speziellen Ereignissen globaler Relevanz. Mehrfach waren Kontaktabsprachen und Besuche im Airport-Kontext aufgrund erhöhter Sicherheitsmaßnahmen über einen längeren Zeitraum nicht möglich, während der durch die UN ausgerichteten „Third International Conference on Financing for Development“ (13.-16.7.2015, vgl. Abb. 64) und im Rahmen des offiziellen Besuchs von US-Präsident Obama (26.-28.7.2015, vgl. Abb. 65). Vor allem der Empfang des US-Präsidenten hat den äthiopischen Sicherheitsapparat auf höchstem Niveau beansprucht und sämtliches Personal mobilisiert – was mit großem Nationalstolz wahrgenommen wird: „When he came here to Ethiopia no single American soldier was allowed; every security procedure was one hundred percent managed by Ethiopians. And he was comfortable with that. Because he knows the reality“ (m/Unternehmer; ■ Interview 37).



**FINANCING FOR  
DEVELOPMENT**  
13-16 JULY 2015 • ADDIS ABABA • ETHIOPIA  
TIME FOR GLOBAL ACTION

**Abb. 64: Third International Conference on Financing for Development (UNDESA 2015)**



**Abb. 65: US-Präsident Barack Obama mit Ethiopian Airlines-CEO Tewolde GebreMariam am Addis Ababa Airport (COGSWELL 2015)**

Aber auch jenseits dieser Extremsituationen machten es die regulären Sicherheitsbeschränkungen schwierig, Gebäude zentraler Luftfahrtinstitutionen aufzusuchen und zu betreten (z.B. EAE, ECAA). Der Zutritt auf das Areal des Ethiopian Airlines Headquarters ist durch mehrere Gates und Check-Points gesichert und ohne entsprechende Autorisierung durch Führungspersonal undenkbar. Entsprechend problematisch verlief die eigene Erschließung auch des engeren Flughafengeländes. Wichtige Bereiche innerhalb des Flughafens (wie z.B. der Eingang zum Terminal mit Check-In-Zone und Warteräumen) sind in Addis Abeba ausschließlich den Flugpassagieren und Mitarbeitern vorbehalten. Ohne Besitz eines gültigen Flugtickets bzw. besondere Authentifizierung ist das Betreten der Abflugbereiche der beiden Terminals nicht gestattet. Öffentliche Flughafenräume, wie man sie etwa in Deutschland kennt, gibt es auf dem Bole Airport (bislang) nicht.

Die formellen Machtstrukturen, eine politisierte Gemengelage und hohe Zugangsbarrieren im Bereich des Airports waren für die Durchführung der Forschung nicht förderlich. Im Vorhinein organisierte Zeitpläne haben vielfach durch unvorhersehbare Ereignisse und praktische Probleme angepasst werden müssen. Gewohnheiten der Kontaktaufnahme und Verbindlichkeiten in der Terminabsprache waren in einem völlig anderen Kontext neu zu lernen. Angesichts all dieser Faktoren war der Aufbau eines Vertrauensverhältnisses zu den zuständigen Institutionen, Behörden und Untersuchungspartnern wesentlich für die wissenschaftliche Arbeit und Annäherung vor Ort.

Letztendlich konnten beide Feldforschungsphasen in den gegebenen Zeitfenstern erfolgreich umgesetzt werden. Dagegen musste eine ursprünglich für den Februar 2017 geplante Äthiopien-Exkursion mit Geographie-Studierenden der Universität Bonn verschoben werden. Dies geschah in Rücksicht auf die angespannte politische Lage, die sich infolge des im Oktober 2016 von der äthiopischen Regierung verhängten Ausnahmezustandes ergeben hatte. Die Exkursion erfolgte schließlich im September/Oktober 2017, und in ihrem Vorfeld war es möglich, die eigene Feldforschung mit einer einwöchigen dritten Phase in Addis Abeba zu ergänzen: Nachgespräche mit Interviewpartnern und ein Workshop mit Vertretern der Aviation Academy (17.9.2017) dienten dazu, vorläufige Ergebnisse zu präsentieren, Feedback der Forschungspartner einzuholen und deren Anregungen in die Arbeit zu integrieren.

## 6.2 Recherche und Beschreibung

Die vorliegende Literatur zum Bereich Luftfahrtforschung bietet überwiegend quantitativ angelegte und orientierte Studien an. Auf Grundlage statistischer Daten werden Modelle entwickelt, die im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit, Transportabläufe und Managementperspektiven eine Optimierung der Prozesse erreichen wollen. Dieses Bild bestätigt sich auch auf zugehörigen Workshops (GERMAN AVIATION RESEARCH SOCIETY 2016c; vgl. Anhang 11.3) und Fachkonferenzen (AIR TRANSPORT RESEARCH SOCIETY 2017).

Aber auch jenseits der Fachliteratur wurden Dokumente in unterschiedlichen Formaten, analog und digital, recherchiert und in Abhängigkeit zur Fragestellung ausgewertet. Es ging dabei zunächst einmal um die Sammlung und Aufbereitung statistischer Flugdaten (z.B. IATA, ACI, Flugpläne Ethiopian Airlines, flightradar24). Mit ihrer Hilfe lassen sich Zeitreihenanalysen erstellen und quantitative Aussagen über die Entwicklung des Flughafens Addis Abeba treffen. Das Volumen seiner globalen Verbindungen und Passagierströme macht eine Einordnung des Aufstiegs zum Hub in (Ost-)Afrika möglich. Karten und Fotos verdeutlichen sowohl Streckennetze als auch Lagebeziehungen, und erlauben eine räumliche Verortung der faktischen Abläufe. Auf vielen Feldern und in unterschiedlichen Parametern aufgeschlüsselt werden Entwicklungstendenzen sichtbar, die sich weithin als Wachstum manifestieren. Auf diese Weise kommt Material zusammen für ein auch als ‚hyperglobalistisch‘ bezeichnetes (MURRAY 2006:34) Verständnis von Globalisierung auf Seiten der Akteure: Dem Vorbild weltweiter Top-Airports nacheifernd, die bislang fast ausschließlich in Industrieländern lagen, werden möglichst große Wachstumsraten angestrebt. Wachstum erscheint als positive Entwicklungskraft, die per se mit Modernisierung und wirtschaftlichem Aufschwung eine Reduktion gesellschaftlicher Ungleichheiten mit sich bringe.

### 6.2.1 Dokumentenauswahl – Archiv und Bibliothek, Public Relation, Newsfeed, Blog

Die Fragestellung verlangte eine umfangreiche Literatur- und Dokumentenrecherche. Aufgrund der bereits erwähnten Sicherheitsbeschränkungen im öffentlichen Raum und der politisch sensiblen Informationslage war der Zugang zu aussagefähigen Informationen häufig erschwert. Das hatte unmittelbare Auswirkungen bis hin zur direkten Kontaktaufnahme und der Bereitschaft zu Interviews. Auch deshalb hat in einem hohen Maße auf Quellen zurückgegriffen werden müssen, die oft nur über digitale Portale zu erschließen waren.

Innerhalb der Geographie ist die Thematik ‚Luftfahrt und Entwicklung in Äthiopien‘ bislang noch kaum im Rahmen relevanter Forschungsarbeiten behandelt worden zu sein. Einzelne, wenige Studien meist älteren Datums beschäftigen sich mit Äthiopiens Flugverkehr aus anderen wissenschaftlichen Perspektiven und mit verschobenem Schwerpunkt – so etwa in der Biologie mit dem Problem des Vogelschlags am Addis Ababa Airport (YOHANNES 1996, YOHANNES et al. 2000), oder im Bereich Management und Business Administration mit der Optimierung der Einsatzzeiten von Flugpersonal bei Ethiopian Airlines (MOGES 2009). Über die „Benefits of Aviation“ in Afrika hat der weltweite Dachverband der Fluggesellschaften (IATA) in Zusammenarbeit mit Oxford Economics 2017 bereits vier „country reports“ veröffentlicht (Ägypten, Kenia, Nigeria und Südafrika; IATA 2018e) – für Äthiopien sucht man vergleichbare Erhebungen (noch)



vergeblich. Dagegen greift eine aktuelle Studie im Auftrag der African Union bzw. des Entwicklungsprogramms der Vereinten Nationen (UNDP) den Luftfahrtsektor in Äthiopien auf als Paradebeispiel von „Services Exports for Growth and Development“ (BRIGHT/HABTE 2015). Bereits vor der Veröffentlichung konnte der Vorabbericht (HABTE 2014) eingesehen und im Rahmen der Teilnahme an einem Validierungsworkshop zu „Air Transport Services in Ethiopia“ diskutiert werden (7.9.2015 Addis Abeba; vgl. auch Kap. 6.3.3). Als Ersatz für bislang weithin fehlende Airport-Studies bieten sich Länderstudien an, wie z.B. der African Economic Outlook „Ethiopia 2017“ (SENNOGA et al. 2017). Dieser hat zwar keinen Luftfahrt-Schwerpunkt, bietet aber trotzdem eine Vielzahl an sozio-ökonomischen Daten, die sich ausgehend von den politischen und gesellschaftlichen Hintergründen mit den Flugbewegungen in Äthiopien verknüpfen lassen.

Im Laufe der beiden Feldforschungsphasen konnten weitere relevante, auch nicht-wissenschaftliche Berichte bzw. Strategiepapiere identifiziert werden. Dazu gehören die zum Zeitpunkt der Arbeit noch unveröffentlichte „Civil Aviation Policy of Ethiopia“ des nationalen Transportministeriums (vgl. ■ Interview 17), Dokumente der Ethiopian Civil Aviation Agency (ECAA 2009) und Jahresberichte der Ethiopian Economics Association (EEA 2012, EEA 2015). Wesentliche Rahmenbedingungen setzen der staatliche Growth and Transformation Plan (GTP I bzw. II), zu dessen Kerninhalten neben Landwirtschaft und Energie auch die Transportinfrastruktur zählt. Parallel dazu ist die Expansionsstrategie von Ethiopian Airlines als ‚Vision 2025‘ öffentlichkeitswirksam formuliert. Auch vergangene und aktuelle Publikationen der Fluglinie – „Bringing Africa Together“ (ETHIOPIAN AIRLINES 1988) und „70 Years“ (ETHIOPIAN AIRLINES 2016) – waren für die raum-zeitliche Analyse aussagefähig. Abgerundet wird das Bild durch historische Quellen zur Entwicklung der äthiopischen Luftfahrt und ihrer engen Verwobenheit mit der Historie des Landes. Derartige Dokumente waren im ‚National Archive‘ der Stadt Addis Abeba einsehbar und (in begrenztem Umfang) aufzunehmen. Mit Hilfe einer besonderen Zugangsberechtigung für die Ethiopian Aviation Staff Library am Addis Ababa Airport konnte weitere Literatur unterschiedlicher Herkunft gesichtet werden. Die dortigen Trainingsbücher für Navigation, Meteorologie und Cockpit boten interessante Einblicke in technische Aspekte des Flugbetriebs; Fachzeitschriften wie das *Aviation & Allied Business Journal* sowie *African Aerospace* verfolgen und illustrieren die aufstrebende Entwicklung der afrikanischen Luftfahrt.

Die Dokumentenanalyse hat mediale Berichterstattung aus Äthiopien und Afrika selbst in verhältnismäßig großem Umfang miteinbeziehen müssen sowie weltweit operierende Plattformen und Formate, soweit sie sich von außen mit der Thematik beschäftigen. Quellennachweise und Literaturverzeichnis nehmen darauf Rücksicht, indem sie neben Positionen der Forschung auch vergleichsweise häufig und ausführlich journalistische Beiträge aufführen. Es bot sich an, entsprechende Presse- und Medienberichte zu gesellschaftlichen und politischen Hintergründen über Newsfeeds wie z.B. *allAfrica* ([allafrica.com/ethiopia](http://allafrica.com/ethiopia)), *Quartz* ([qz.com/africa](http://qz.com/africa)) oder *The Conversation* ([theconversation.com/africa](http://theconversation.com/africa)) im Internet fortlaufend zu verfolgen und zu filtern. Solche Dokumente jenseits fachwissenschaftlicher Untersuchungen sind oft sehr heterogen, lassen sich aber als „prinzipiell unscharfes Datenmaterial auswerten“ (GLÄSER/LAUDEL 2009:43). Dazu gehörten auch relevante Fachportale mit Luftfahrtbezug, wie die deutschsprachige *AERO International* oder die weltweit orientierten Plattformen *FlightGlobal* ([flightglobal.com](http://flightglobal.com)), *Air*

*Transport World* (atwonline.com), *CAPA* (centreforaviation.com), *ch-aviation* (ch-aviation.com) sowie *airline network news and analysis* (anna.aero). Im Austausch mit den äthiopischen Experten konnten zusätzlich wertvolle Quellen im Land identifiziert werden. Zu nennen ist insbesondere der bislang einzige Luftfahrtblog mit explizit äthiopischem Kontext „Kaleyesus Bekele’s Blog“ (archiveenglish.thereporterethiopia.com/blogs/kaleyesus-bekele), sowie die viel beachtete Studie „Made in Africa. Industrial policy in Ethiopia“ (OQUBAY 2015) eines renommierten Politikberaters und ehemaligen Bürgermeisters von Addis Abeba.

### 6.2.2 Statistisches Datenmaterial – Erhebung und Auswertung

Verfügbarkeit bzw. Qualität von Daten stellen für den afrikanischen Kontext generell ein Problem dar. Die Statistikeinheit des African Population and Health Research Centers beklagt: „The truth is that data in Africa are not produced on time, are not frequently produced, are of poor quality and are not accurate“ (BEGUY 2016). Dementsprechend sind auch Daten afrikanischer Airports im Vergleich zu denen europäischer bzw. nordamerikanischer Flughäfen in Verfügbarkeit, Schärfe und Aktualisierungsgrad stark eingeschränkt (vgl. GWILLIAM 2011, SCHLUMBERGER 2010). Konnektivitätsindices, die Flughäfen anhand ihrer Vernetzung global beurteilen lassen (vgl. Kap. 4.1.3), sucht man aufgrund mangelnder Datenverfügbarkeit und geringen Aufkommens für Afrika vergeblich. Für den Addis Ababa Airport sind detaillierte flughafenbezogene Daten, wie etwa Geschäftsberichte oder Passagieraufkommen nach Herkunftsregion, nicht vorhanden oder nicht zugänglich. Hier mangelt es nicht nur an Daten, sondern auch an Informations- und Serviceangeboten sowie an Öffentlichkeitsarbeit, wie der bislang nur rudimentäre und wenig transparente Internet-Auftritt des Flughafens belegt (vgl. AABIA 2013). Dabei ist insbesondere in diesem hochdynamischen Umfeld und seinen schnellen Entwicklungen eine solide und aktuelle Datenverfügbarkeit von Bedeutung. Auch wenn in Afrika einige nationale Statistikbüros bereits Verbesserungen beobachten, gilt: „More work and more investment needs to happen. And at an accelerated pace“ (BEGUY 2016).

Trotz dieser Einschränkungen hat sich geeignetes statistisches Datenmaterial beschaffen und in Abhängigkeit zur Fragestellung auswerten lassen. Zu den wichtigsten Quellen zählen auf globaler Ebene internationale Organisationen der Zivilluftfahrt (IATA), der weltweite Flughafenverband (ACI) sowie Branchenportale (z.B. *anna.aero*). In Äthiopien werden ausgewählte Daten preisgegeben von einigen staatlichen Behörden und Organisationen (Ministry of Transport, Ethiopian Economic Association), in Geschäftsberichten der nationalen Fluglinie (Ethiopian Airlines) sowie durch im Internet zitierte Berichte oder veröffentlichte Studien (z.B. über *allafrica.com*). Ausgewählte Statistiken zum äthiopischen Flugverkehr sind über das Nationale Statistikamt, die Central Statistical Agency (CSA), erhältlich. Der Bereich „Transport And Communications“ veröffentlicht jährlich einige Daten zum operativen Geschäft von Ethiopian Airlines, sowie ausgewählte Angaben zu Passagierzahlen, Flugbewegungen und Frachtktonnen am Addis Ababa Bole International Airport (CSA 2015).

Um dem dennoch spürbaren Mangel an aussagefähigen Daten im Untersuchungsraum zu begegnen, erwies sich ein Kontakt zur Statistikabteilung der Ethiopian Airports Enterprise als sehr wertvoll (EAE 2017). Im Gegensatz zu anderen Einrichtungen sammelt und speichert der staat-

liche Flughafenbetreiber kontinuierlich ein Set vielfältiger Daten zum größten nationalen Flughafen. Über diese werden jährliche Zeitreihenanalysen für den Bole Airport im Bereich des Passagier- bzw. Frachtverkehrs und der Anzahl der Flugbewegungen möglich. Für die Auswertung wurden u.a. folgende Indikatoren als relevant ausgewählt: Anzahl der Flugbewegungen, Anzahl der beförderten Passagiere, Menge der umgeschlagenen Fracht, Anteil der Umsteiger, Flugverkehr nach In- oder Ausland sowie nach Airline. Teilweise lässt das Material noch weitere Differenzierungen zu, etwa räumlich nach Zielregionen bzw. zeitlich nach Monaten. Die Angaben beziehen sich je nach Indikator auf eine Spanne von 2002 bis 2016 und enthalten für den Bereich der Transitpassagiere sogar Projektionen bis ins Jahr 2025.

Als hilfreich erwies sich darüber hinaus die Plattform „flightradar24“, die Flugbewegungen weltweit aufzeichnet und im Internet zugreifbar macht. Hierüber lassen sich auch tagesaktuelle Flugpläne mit Abflug- und Ankunftszeiten des Addis Ababa Airport abrufen (Abb. 66). Sie wurden für zwei einwöchige Referenzzeiträume (August 2015, Juni 2016) manuell gesammelt und als tabellarische Datenbank aufbereitet. In ihrer Auswertung war es möglich, ein noch genaueres Abbild der raum-zeitlichen Flugrhythmen und -dynamiken zu erhalten (vgl. Kap. 8.2).

Sched.	Flight	From	Airline	Aircraft	Reg.	Status
18:25	ET105	Mekele (MQX)	Ethiopian Airlines	DH8		Scheduled
18:45	ET3729	Bangalore (BLR)	Ethiopian Airlines	77X		Scheduled
18:45	ET213	Jijiga (JJJ)	Ethiopian Airlines	DH8D	ET-AUD	Estimated 18:30
18:50	KQ408	Djibouti (JIB)	Kenya Airways	E190	5Y-KYP	Scheduled
19:00	ET824	Moroni (HAH)	Ethiopian Airlines	B788	ET-ATL	Estimated 19:02
19:00	ET811	Goma (GOM)	Ethiopian Airlines	B737	ET-ARD	Estimated 19:02
19:00	ET375	Hargeisa (HGA)	Ethiopian Airlines	B737	ET-ALK	Estimated 18:42
19:10	ET3713	Dubai (DWC)	Ethiopian Airlines	77X		Scheduled
19:20	ET141	Bahir Dar (BJR)	Ethiopian Airlines	DH8		Scheduled
19:25	ET804	Dar-es-Salaam (DAR)	Ethiopian Airlines	B738	ET-AOB	Estimated 19:23
19:30	ET840	Kinshasa (FIH)	Ethiopian Airlines	B788	ET-AOU	Estimated 19:40
19:35	ET357	Juba (JUB)	Ethiopian Airlines	DH4		Scheduled
19:40	ET305	Nairobi (NBO)	Ethiopian Airlines	738		Canceled
19:50	ET323	Mombasa (MBA)	Ethiopian Airlines	B738	ET-ATV	Estimated 19:44
19:55	ET816	Kigali (KGL)	Ethiopian Airlines	738		Scheduled
19:55	ET806	Kigali (KGL)	Ethiopian Airlines	B738	ET-AOA	Estimated 19:55
20:05	ET365	Djibouti (JIB)	Ethiopian Airlines	B738	ET-APO	Scheduled

Abb. 66: Ankunftstafel Addis Ababa Bole Airport, 23.8.2016 (nach FLIGHTRADAR24 2016b)

Die genannten Indikatoren geben einen Überblick über den Flugverkehr am Addis Ababa Airport und dessen Dynamiken. Diese Daten und ihre Auswertung sind nicht nur für den Flughafen von Interesse. Auch für die Regierung und Entscheidungsträger Äthiopiens können sie von großer

Bedeutung sein im Hinblick auf die staatlich forcierte Entwicklungsstrategie – vorausgesetzt, sie sind von belastbarer Qualität und werden regelmäßig aktualisiert. „Like everyone else, African governments and their development partners need good data on basic development metrics. To be of value, such data must be accurate, timely, disaggregated and widely available” (BEGUY 2016).

Doch selbst bei guter Verfügbarkeit und Schärfe bleibt die Aussagekraft derartiger rein quantitativer Daten begrenzt. Die genannten Indikatoren allein erscheinen nicht ausreichend für die Erschließung der vollen Wirkkraft eines Flughafens, seiner individuellen Wahrnehmung und der funktionalen Bedeutung für sein Umfeld – vor allem im Hinblick auf widersprüchliche Aspekte: „Up to now, there is no recognized [...] and established set of indicators, which could empirically operationalise the status of fragmentation” (TRÖGER 2009:261). Die Bewertung sozio-ökonomischer Variablen (z.B. BIP, Beschäftigungsquote, Bildungsgrad oder Tourismusaufkommen) im Blick auf bestimmte Entwicklungsziele lässt sich nicht ausschließlich statistisch vollziehen. Daten sprechen nicht für sich selbst, sondern sind immer nach bestimmten Gesichtspunkten zu analysieren, aufzubereiten und zu verknüpfen. Eine Luftverkehrsforschung, die rein quantitativ arbeitet, liefert nur ein eingeschränktes Bild. Der Flughafen ist nicht nur eine objektive Transportinfrastruktur, die es im Zuge des Wettbewerbs effizient und optimiert zu gestalten gilt. Er ist ein Raum, der bestehende sozio-ökonomische Strukturen verändert und damit für Menschen und Gegenstände neue eigene Räume schafft – sowohl global als auch lokal.

### **6.2.3 Visualisierung – Karten, Fotos, Feld**

Eine erste Auseinandersetzung mit dem Untersuchungsraum des Bole Airport erfolgt über Karten und Luftbilder. Diese können eine Übersicht geben über Lage und Struktur des Flughafens, seine Bebauung und die räumliche Eingliederung in die nähere Umgebung (vgl. Abb. 67). Von Interesse sind neben quantitativen Aspekten wie räumlicher Lage und Größe auch Informationen über qualitative Ausprägungen der luft- und bodenseitigen Infrastruktur sowie der funktionalen Ausstattung des Flughafens.

Auf dieser Basis lassen sich erste Erkenntnisse gewinnen über das Flughafenareal und dessen Aufteilung in verschiedene Funktionsbereiche. Dazu gehören Flugbetriebsflächen (Start- und Landebahn, Vorfelder, Rollwege) und Einrichtungen der Flugsicherheit (Navigation, Tower) sowie Abfertigungskapazitäten (Terminals, Warteräume, Frachthallen) und sonstige Infrastruktur (Wartung, Ausbildungszentrum, Büros, Dienstleistungen). Eine interaktiv (AutoCAD) angelegte Karte des Addis Ababa Bole International Airport gibt weitere Auskunft über die Lage des Flughafens und die topographische Beschaffenheit seiner Umgebung (vgl. Abb. 68).



Abb. 67: Luftbild Addis Ababa Airport und Umgebung (GOOGLE MAPS 2016)

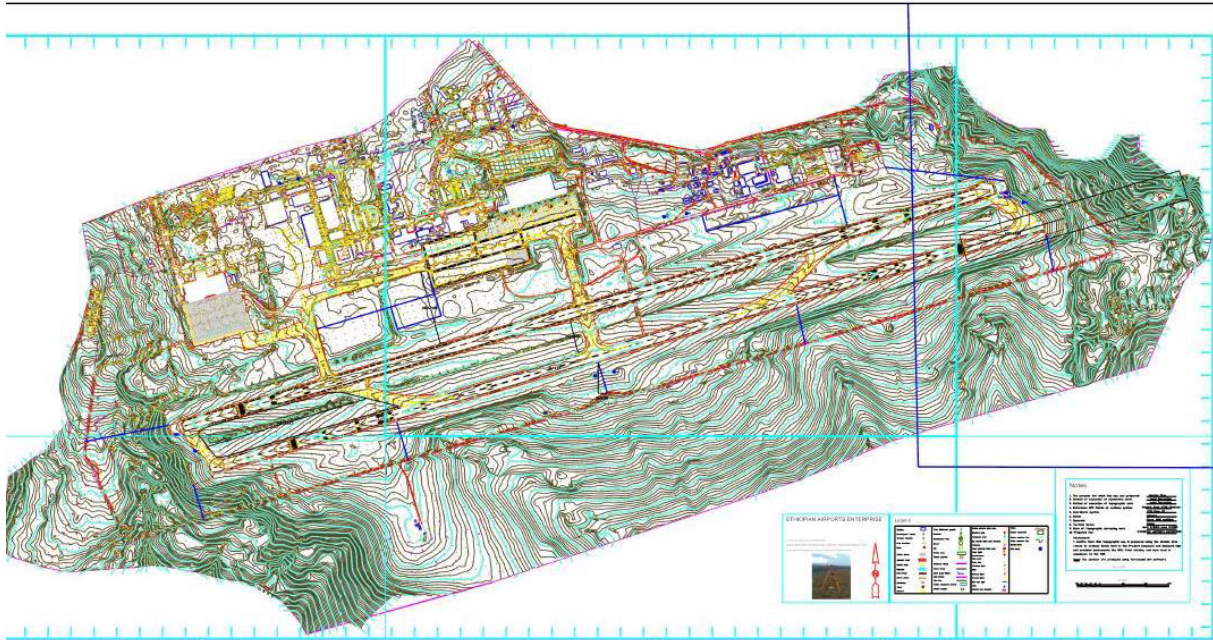


Abb. 68: Topographische Karte Addis Ababa Bole International Airport (EAE 2009)

An das Kartenmaterial schließen sich orientierende Begehungen an, die während der Feldforschung den Flughafen und sein Umfeld deutlicher aufnehmen. Wo es möglich war, visualisieren und ergänzen eigene Fotografien die Forschung. Allerdings ist es in Äthiopien „strikt verboten, militärische und sicherheitsrelevante Einrichtungen (z.B. Flughafen, Eisenbahn, Brücken, Regierungsgebäude usw.) und Militär/Polizei zu fotografieren“ (AUSWÄRTIGES AMT

2016). Diese Einschränkung hat sich vor Ort bestätigt. Eine geplante durchgängige Fotodokumentation im Sinne einer visuellen Annäherung an den Flughafen und das Innenleben seiner Gebäude war unter diesen Umständen nicht möglich. Gelegentlich mussten Kamera und Computer vor dem Betreten sensibler Bereiche abgegeben werden, so z.B. am Eingang des EAL-Headquarters in Nachbarschaft des Flughafens. Doch konnten einige Fotos aus größerer Entfernung aufgenommen werden, die die Gesamtkulisse aus Flughafen und Umgebung festhalten – so beispielsweise von der Dachterrasse eines Restaurants im Stadtteil Bole (Abb. 69) oder im Rahmen von Interviews, die in Gebäuden in Flughafenumgebung stattfanden (Abb. 70). Auf diesem Wege ließ sich das Untersuchungsfeld, der expandierende Flughafen und die gleichzeitig heranrückende urbane Siedlungsstruktur, anschaulich sichtbar machen.



Abb. 69: Flughafen, Blickrichtung Südwesten (Foto FG, 12.8.2015)



Abb. 70: Flughafen, Blickrichtung Südosten (Foto FG, 14.8.2015)

Im Rahmen einer von Ethiopian Airlines autorisierten Begehung anlässlich des 70-jährigen Firmenjubiläums waren per Ausnahmeregel auch Fotos auf dem Flughafengelände und von zentralen Einrichtungen genehmigt. Außerdem hat sich auf eigenen Flügen die Möglichkeit fotografischer Aufnahmen ergeben. Diese Fotografien auch aus Innenräumen dienen nicht nur der Dokumentation von Feldforschung, sondern lassen sich über Details auch im Sinne qualitativer Forschung interpretieren.

### 6.3 Beobachtung und Interpretation

Grundsätzlich liegt der Schwerpunkt dieses Vorhabens auf einer Materialerhebung mit qualitativen Methoden und deren Interpretation. Denn durch die reine Auswertung statistischer Daten allein lässt sich nicht eindeutig klären, welche Strategien hinter den erkennbaren Wachstumsprozessen wirksam werden und welche konkreten sozialen Auswirkungen damit verbunden sind. „The use of statistics to describe patterns of development is problematic; they can hide difference, lead to labelling, may be unreliable and, crucially, miss very important *perceptions* of well-being” (MURRAY 2006:270). Es geht also nicht nur um ökonomische Kenngrößen des Wachstums, sondern auch um die Wahrnehmung und Einschätzung ihrer Auswirkungen.

Mit einem qualitativen theoriegeleiteten Ansatz, dem Prinzip der Offenheit und einer entdeckenden Forschungslogik folgend (vgl. GLÄSER/LAUDEL 2009:30ff.), versieht die Arbeit beschreibbare Fakten mit eigenen Interpretationen und konfrontiert sie mit fremden, auch

konträren Ansichten und Ergebnissen. So lassen sich nicht nur intendierte Wachstumsprozesse und ihre Regulierungs- und Steuermöglichkeiten verfolgen. Auch nicht beabsichtigte Entwicklungen wie sich verstärkende Ungleichheiten im Zusammenhang mit politischer Macht und gesellschaftlichem Wandel können im Sinne eines transformativ geprägten Globalisierungsverständnisses in den Blick genommen werden. „Transformationalist perspectives are more holistic [...] in that they emphasize the importance of culture and politics as well as economics” (MURRAY 2006:69). Qualitative Luftverkehrs- bzw. Flughafenforschung berücksichtigt auch jene Verhältnisse, in denen unterschiedliche kulturelle und politische Auswirkungen von Globalisierung und Fragmentierung erfahren werden.

Rund um den Flughafen gibt es eine Reihe von wirksamen Diskursen zu identifizieren. Nicht nur zur Aufarbeitung ihrer Inhalte, sondern auch auf Formen des Austauschs zielte der Besuch von luftfahrtrelevanten Konferenzen, Workshops und Veranstaltungen. Parallel dazu wurden in Eigeninitiative teilnehmende Beobachtungen am Flughafen und Begehungen in seinem Umfeld realisiert. Ein zentrales Element dieser Untersuchung bilden semi-strukturierte Experteninterviews. Die Auswahl der Gesprächspartner berücksichtigt verschiedene Akteursgruppen der Bereiche Luftfahrt, Staat, Zivilgesellschaft und Wirtschaft.

### **6.3.1 Diskursanalyse – Forschung, Medien und öffentlicher Raum**

In enger Verbindung zu den Auswertungen der vorliegenden Forschung, von Dokumenten und Statistiken stehen Analyse und Interpretation von Diskursen rund um den Flughafen. Diese äußern sich in seinem unmittelbaren Umfeld, im öffentlichen Stadtbild und in medialen Auftritten. Identifizierbar sind sie über Sprache, Symbolik, Texte und Bilder, die in unterschiedlichen Räumen wirksam werden. In Äthiopien begegnen dabei überwiegend solche sprachlich bzw. visuell produzierten Sinnzusammenhänge, die staatliche Machtstrukturen widerspiegeln und das Bild eines modern vernetzten, gast- und investitionsfreundlichen Landes zeichnen.

Bereits von Deutschland aus ließ sich eine Analyse über das Newsfeed-Portal *allAfrica.com* anstoßen, um zu erfahren, in welchen Zusammenhängen Beiträge aus bzw. über Äthiopien zum Thema ‚Flughafen und Luftverkehr‘ veröffentlicht werden. Dabei ist es bezeichnend, wie oft es derartige Beiträge unter die „Ethiopia Top Headlines“ bzw. „Industry and Infrastructure Top Headlines“ geschafft haben. Es fällt auf, wie positiv in diesem Medienkontext die Entwicklung Äthiopiens durch wirtschaftliches Wachstum und expandierenden Flugverkehr gezeichnet wird. Dabei hilft die hohe visuelle Präsenz und Ausstrahlungswirkung der Luftfahrtakteure selbst. Viele Gebäude in der Hauptstadt tragen auf den Dächern den beleuchteten Schriftzug der Ethiopian Airlines (vgl. Abb. 71). Lange großformatige Werbebanner nehmen nicht nur die unmittelbare Zugangsstraße zum Flughafen ein, sondern werden auch an anderen zentralen Plätzen Addis Abebas (wie dem Meskel Square) positioniert (vgl. Abb. 72).



Abb. 71: Visuelle Präsenz von Ethiopian Airlines – Piassa, Addis Abeba (MAPIO o.J.)



Abb. 72: Visuelle Präsenz von Ethiopian Airlines – Meskel Square, Addis Abeba (*Tadias Magazine* 2012)

Gesteigert wird die Sichtbarkeit durch medienwirksame Auftritte der Fluglinie bei großen internationalen Konferenzen (z.B. International Conference on Financing for Development, 13.-16.7.2015 Addis Abeba) und durch Sponsoring-Aktivitäten und Aktions-Angeboten bei wichtigen nationalen Events (z.B. Ethiopian Diaspora Day, 12.-16.8.2015). In all diesen Repräsentationen tritt die Fluglinie als Symbol für Fortschritt auf und verbindet ihr Prestige mit einem Stolz auf die Nation. Dies hat sich in zahlreichen Expertengesprächen bestätigt und wird auch an weiteren Schauplätzen deutlich, beispielsweise in TV-Werbespots des staatlichen Fernsehens oder auf Briefmarkenmotiven (Abb. 73).



Abb. 73: Briefmarken Äthiopien 2014 (UTOPIA AIRPORT 2016)

Narrative des Fortschritts werden also nicht nur materiell über Zahlen und Daten geformt, sondern gewinnen auch symbolisch Gestalt über ihre (Re-)Präsentation in Sprache und Bild innerhalb des öffentlichen Raums. Der lokale Betrachter ist geneigt, diese Formen anzunehmen und auf seine Beobachtungs-, Handlungs- und Denkweisen zu übertragen: „We do not simply observe the world and note what is objectively important and accurate. [...] Our thoughts and beliefs are shaped by the discourses we are exposed to” (MCMMASTER/SHEPPARD 2004:18). Dies zeigt sich deutlich und zugespitzt in den sozialen Medien, wie etwa in einigen Kommentaren der FACEBOOK-Seite von BBC-AFRICA (2016). Im virtuellen Raum singen einzelne User – sogar aus Nachbarstaaten – ein Loblied auf die Stärke der äthiopischen Luftfahrt und idealisieren dabei die nationale Fluglinie sowie ihren Heimatflughafen: „Ethiopian airlines is doing well currently one of the Africa’s best airline if not the world. Am proud of you Ethiopia as Africa performing airline” (Lovetone Musyoki Mwangellah, Kenia, 13.4.2016). „Bole international airport terminals are better than that of London. BBC the media of British colonized countries should stop its false reports and accusations. Proudly Ethiopian“ (ደቂ ሸር መንደር, 12.4.2016). Doch in den durchgeführten Einzel-



und Gruppengesprächen geht es auch darum, alternative Diskurse aufzuspüren, die nicht dem vorherrschenden Bild entsprechen.

Im Vergleich zur Airline ist der Flughafen medial schwächer präsent. Dies wird sich möglicherweise ändern – kurzfristig im Zuge der Eingliederung des Flughafenbetriebs in die Ethiopian Airlines Aviation Group, oder langfristig durch die Neubaupläne eines Mega-Airports außerhalb der Stadt (vgl. Kap. 8.4.2). Bereits jetzt findet ein Werbefilm zum derzeit im Ausbau befindlichen Flughafen (EAE ETHIOPIAN AIRPORTS ENTERPRISE 2014) eine blumige Sprache. Sie sieht ihn als „the jewel of Ethiopias transportation infrastructure of the future“ und propagiert afrikanischen Aufbruch in eine grenzenlose Zukunft. In diesem Zusammenhang erscheint die Animation für den künftigen „World Class African Hub and Gateway Airport“ mehr als fraglich: Unter den Passagieren, die sich innerhalb der modernisierten Flughafengebäude bewegen und an den Ein- und Ausgängen aufhalten, ist kein einziger dunkelhäutiger Nutzer zu erblicken – eine denkbar unglückliche Simulation für einen der wichtigsten Flughäfen in Afrika (Abb. 74).



Abb. 74: Screenshots Animationsfilm Bole Expansion Project (EAE 2014)

Selbst eine solche für Äthiopien produzierte Zukunfts-Animation erscheint (immer noch) stark vom Nord-Süd-Gegensatz gezeichnet, und bedient darüber hinaus auch weitere Vorurteile, die aus vergangenen Zeiten herrühren; ein kenianischer Gegenwartsautor fasst sie sarkastisch zusammen: „Treat Africa as if it were one country. It is hot and dusty with rolling grasslands [...]. There is always a big sky. Wide empty spaces and game are critical – Africa is the Land of Wide Empty Spaces“ (WAINAINA 2012). Nicht nur rhetorisch drängt sich die Frage auf, wer in den visuellen und sprachlichen Bildern repräsentiert ist und wer nicht.

### 6.3.2 Experteninterviews – Akteursgruppen und Interessen

Möglichst unterschiedliche Akteursgruppen – nicht nur aus der Aviation-Szene – verdienen es, im Kontext des Flughafens zu Wort kommen. Deshalb bilden qualitative Experteninterviews ein zentrales Untersuchungsinstrument dieser Arbeit. Die Art der Gesprächsführung erfolgte stets semi-strukturiert. Immer führte ein problemzentrierter Einstieg auf Basis des wissenschaftlichen Vorverständnisses in das Interview ein. Die weitere Ausrichtung bot dabei genügend Offenheit für die Akteure, ihre jeweilige Zielsetzung innerhalb der Einflussbereiche ihrer Institutionen erzählend auszubreiten. Sie wäre über einen starren, standardisierten Fragenkatalog nicht zu erschließen gewesen.

Als Vorbereitung auf die Expertengespräche in Äthiopien dienten im Sinne eines ‚Pretests‘ ein erstes Interview mit Vertretern von Ethiopian Airlines in Frankfurt auf Management-Ebene sowie ein Gespräch in Nairobi mit dem Ostafrika-Management. Die Zielpersonen in Äthiopien wurden auf eigene Initiative vor und während der Feldforschung ausgewählt und angesprochen. Kontaktaufnahme und Interviewplanung vor Ort verliefen, wie bereits angedeutet, nicht unproblematisch: Insbesondere bei statushöheren Zielgruppen aus dem Führungspersonal und Managementbereich bzw. in Regierungskreisen erwies sich die Interviewbereitschaft häufig als gering, schon eine verbindliche Terminabstimmung war oft schwierig. Hilfreich bei der Vermittlung von Kontaktdaten und Gesprächspartnern war ein Luftfahrtjournalist aus der lokalen Presse. Über einen äthiopischen Kollegen konnte eine weitere Schlüsselperson vermittelt werden, die wertvolle Unterstützung bei der Suche nach Ansprechpartnern bot. Allerdings gestaltete es sich auch mit derartigen Empfehlungen häufig schwierig, geeignete Gesprächspartner direkt zu erreichen und konkrete Gesprächstermine umzusetzen. Vielfach war eine Interviewbereitschaft erst über den Aufbau eines gewissen Vertrauensverhältnisses auf Basis mehrmaliger Treffen zu erlangen. Vor diesem Hintergrund sind die annähernd 50 Experteninterviews, die realisiert werden konnten (vgl. Anhang 11.1), immer gemeinsam mit zahlreichen vertrauensbildenden Gesprächen zu betrachten, die eher informellen Charakter besaßen. Für diese vor- und nachbereitenden Unterhaltungen wurden stets eigene Impulse gesetzt – nicht nur in Äthiopien, sondern auch in Deutschland. So konnte mit einem Interviewpartner der Ethiopian Aviation Academy ein Follow-up-Treffen im Rahmen seines europäischen Trainingsaufenthalts in Frankfurt organisiert werden (Oktober 2015).

Die Auswahl der Gesprächs- und Interviewpartner kann nur in eingeschränktem Maße den Anspruch auf Repräsentativität erheben. Doch lassen sie sich im Sinne einer multiperspektivischen Annäherung an den Flughafen in vier unterschiedliche Akteursgruppen einteilen (Abb. 75), die jeweils eigene Wirkungs- und Problembereiche aufweisen und dementsprechend differenzierte Leitfäden erforderten.

<b>Aviation</b>	<b>Staat</b>
Ethiopian Airlines (EAL)	Ministry of Transport (MoT)
Ethiopian Airports Enterprise (EAE)	Ministry of Culture and Tourism (MoCT)
Ethiopian Aviation Academy (EAA)	Ethiopian Economics Association (EEA)
Ethiopian Civil Aviation Authority (ECAA)	African Union (AU)
<b>Wirtschaft</b>	<b>Zivilgesellschaft</b>
Verkehr und Transport	Flughafenbeschäftigte, -passagiere, -besucher
Tourismus / Reisebranche	Taxifahrer
Agrarwirtschaft	Lokale Anrainer und Gewerbetreibende
Consulting	Presse / Journalismus
	Forschung und Wissenschaft

**Abb. 75: Akteursgruppen und Interviewpartner**

Zu den Hauptakteuren im direkten Aviation-Bereich, mit denen Interviews geführt wurden, zählen die äthiopische Luftfahrtbehörde (ECAA), das nationale Flughafenmanagement bzw. seine Betreiber (EAE) und Mitarbeiter der staatlichen Fluggesellschaft (EAL) in verschiedenen Führungspositionen. Dazu kommen Trainees und Lehrer des Luftfahrt-Ausbildungszentrums der Airline (EAA). Weiterhin wurden staatliche Akteure konsultiert, die für die Setzung der politi-

schen Rahmenbedingungen verantwortlich sind. Zu nennen sind hier Vertreter nationaler Regierungsbehörden und Ministerien aus den Bereichen Transport, Wirtschaft, Kultur und Tourismus. Auf supra-nationaler Ebene geben Vertreter der Afrikanischen Union (AU) Auskunft. Die Gruppe von Akteuren aus der Zivilgesellschaft ist breiter gefächert. Sie umfasst Flughafen-Beschäftigte unterschiedlicher Bereiche (Abfertigung, Gepäck, Sicherheit) sowie Personen der unmittelbaren Umgebung, deren Tätigkeit mit dem Flughafen in Verbindung steht. Dazu gehören etwa Taxifahrer, Schuhputzer, Bauarbeiter, aber auch Betreiber von Klein-Gastronomie und ihre Laufkundschaft. Wissenschaftler und Journalisten zählen ebenfalls zu dieser Akteursgruppe; allerdings ist für den äthiopischen Kontext eine stark eingeschränkte Meinungs- und Pressefreiheit zu beachten gewesen. Es bot sich an, mit verschiedenen zivilgesellschaftlichen Akteuren auch Gruppeninterviews durchzuführen. Für die Privatwirtschaft sind hauptsächlich Vertreter aus dem Verkehrs- und Transportbereich, der Reisebranche und aus der Agrarwirtschaft zu Wort gekommen. Exportorientierte Geschäftssektoren sind mit der global tätigen Schnittblumenindustrie und mit lokalen Kleinbetrieben der Schuh- bzw. Lederwarenproduktion abgebildet. Ergänzend wurden auch selbständige Berater und Unternehmer konsultiert.

Im Einverständnis mit den Teilnehmern wurden die Interviews über ein Diktiergerät aufgezeichnet und anschließend vollständig transkribiert. Einige Gesprächspartner haben die Aufnahme abgelehnt – entweder aus persönlichem Unbehagen (z.B. Taxifahrer) oder aufgrund der politischen Sensibilität der Gesprächsinhalte (z.B. Staatsbedienstete). In diesen Fällen konnten detaillierte Mitschriften den Gesprächsverlauf dokumentieren. Diese Art der Aufbereitung stellt allerdings schon eine erste Interpretation des Forschers dar. Die Vorteile einer kompletten Transkription hingegen liegen in der hohen Authentizität: Dabei können Besonderheiten der Gesprächssituation wie Betonungen, Veränderung der Stimmlage oder Zögern herausgehört und für die Auswertung berücksichtigt werden. Dazu besteht die Möglichkeit, sich jederzeit sowohl akustisch als auch gedanklich wieder komplett in die Interviewsituation hineinzusetzen. Allerdings erfordert der Vorgang der Transkription einen hohen Zeitaufwand. Aufgrund ihres großen Umfangs sind die als Fließtext transkribierten Dokumente nur eingeschränkt aussagefähig, sie wurden mit Hilfe gliedernder Abschnitte besser lesbar gemacht. Trotz der auf diese Weise erzielten Vergleichbarkeit bleiben immer Mehrdeutigkeiten bestehen, so dass „jedes Interview einer Anzahl konkurrierender Deutungen offen steht“ (MAYER 2004:46). Auch wenn der jeweilige Forscher die Interviewinhalte kontextabhängig und subjektgebunden interpretiert, sorgt die Auswertungsstrategie für Offenheit gegenüber den Themen und Begriffen, welche die Teilnehmer bewegen.

Analyse und Auswertung des Inhalts gestalten sich umso anspruchsvoller, je länger und offener das Interview geführt worden ist. Hilfreich war eine Kategorisierung der Inhalte, um den Text unter dem Blickwinkel der Fragestellung in eine Ordnung zu bringen (vgl. SCHMIDT 2000). Um das „Überindividuell-Gemeinsame herauszuarbeiten“ (MAYER 2004:46), wurden die Textpassagen entsprechend dem theoretischen Vorverständnis relevanten Dimensionen und Themenkomplexen zugeordnet. Eine solche ‚Kodierung‘ bzw. ‚Extraktion‘ (GLÄSER/LAUDEL 2009:45f.,199) ermöglichte es, verschiedene Perspektiven und Wahrnehmungen, Intensitäten und Skalen innerhalb der Aussagen auf das gleiche Problem zusammenzuführen. Insofern wird auch die Skalierung zu einer Kategorie der Kodierung. Erst eine solche Auswertung reduziert die Informations-

fülle und ordnet sie in einzelne Kategorien. Individuelle Beziehungen zum Funktionssystem des Flughafens wurden sichtbar, ebenso wie Einflussräume, die je nach institutionellem Hintergrund bzw. sozio-ökonomischen Status variieren. Staatliche Behörden und internationale ‚Big Player‘ des Flughafens haben andere Reichweiten als soziale Gruppen, die dem Flughafen nur in einzelnen Fragmenten zuarbeiten. Aber es war auch möglich, anhand der Interviews die Lebensrealität und Interessenlage von kleinräumlich agierenden Akteuren nachzuvollziehen.

Die gesammelten Erträge der Interviews geben in ihrer Verknüpfung das Beziehungsgefüge der unterschiedlichen Akteursgruppen wieder. Genau solche Komponenten des Funktions- und Erfahrungsraums ‚Flughafen‘ werden in der Wissenschaft bislang unzulänglich berücksichtigt; „a lacking of understanding of just how these sites are experienced, not just by scholars and academics but by those who do so on an everyday occurrence“ (ADEY 2008:157). Diesem Mangel begegnet die Arbeit mit der Kombination qualitativer Experteninterviews und Beobachtungen von Formen des Austauschs.

### **6.3.3 Austausch – Konferenz, Event, Alltagsforum**

Weitere Erkenntnisse versprechen relevante Konferenzen und Workshops (vgl. Anhang 11.3). Auch Abläufe und Formen des Austauschs dort lassen sich beobachten, analytisch aufarbeiten und interpretieren. Deshalb wurde dem ersten dreimonatigen Forschungsaufenthalt eine Teilnahme an der IATA-Konferenz „Aviation Day Africa 2015“ vorangestellt (23.-24.6.2015, Nairobi/Kenia). Auf diesem Branchenevent für den gesamten Kontinent konnten erste Eindrücke zur Rolle und Positionierung der äthiopischen Luftfahrt gewonnen werden, die zur Basis für die unmittelbar darauf folgende Feldforschung in Addis Abeba beitrugen. Auffällig deutlich wurden – im Einklang mit dem Konferenzmotto „Connecting Africa – The Linkage of Regulation, Capacity and Infrastructure“ (IATA 2015a) – die verbindenden Potenziale des Luftverkehrs in Afrika. Sie waren das dominierende Thema fast aller Panels, einhellig verknüpft mit der Forderung nach einem Perspektivenwechsel für Afrika: vom vernachlässigten Luftfahrtstandort zum „Global Aviation Powerhouse“. Die Bedeutung, die Äthiopien in diesem Wachstumsmarkt besitzt, stand während dieses Events allerdings nicht im Vordergrund. Einerseits mag dies der geringen Anzahl äthiopischer Konferenzteilnehmer bzw. Branchenvertreter geschuldet sein. Andererseits steht der Austragungsort Kenia im stark umkämpften Bereich des Luftverkehrs selbst in unmittelbarem Wettbewerb zu seinem nördlichen Nachbarn und engen Konkurrenten.

Neben der IATA-Konferenz konnte ein weiteres zentrales Forum zum ostafrikanischen Luftverkehr betreten werden: der von der Afrikanischen Union (AU) und dem Entwicklungsprogramm der Vereinten Nationen (UNDP) organisierte Validierungsworkshop „Air Transport Services in Ethiopia“ (7.9.2015 Addis Abeba; vgl. AFRICAN UNION 2015). Die Teilnahme an dieser exklusiven Zusammenkunft am Hauptsitz der Afrikanischen Union konnte nur dank der Vermittlung durch die Ethiopian Civil Aviation Authority (ECAA) erfolgen. Es liegt an Äthiopiens herausragender Luftfahrtindustrie, dass das Land als Modellbeispiel ausgewählt wurde für Studien, die sich mit der Rolle des Service-Sektors als eines Treibers von Wirtschaftswachstum und regionaler Integration für Subsahara-Afrika befassen. Doch immer noch gibt es klare Defizite in der Wahrnehmung: Infolge einer „perception-gap“ werde der Beitrag der Service- und

Dienstleistungsbranche zum Wachstum des Bruttoinlandsprodukts nicht ausreichend berücksichtigt und die Potenziale des Luftverkehrs nicht genügend in nationale Entwicklungsstrategien eingebunden – so die überwiegende Meinung der Workshop-Teilnehmer. Folgerichtig fordert die Studie, veröffentlicht nach Abschluss des Treffens (BRIGHT/HABTE 2015), eine stärkere Verknüpfung der Luftfahrtindustrie mit anderen Wirtschaftssektoren.

Eine Möglichkeit, die eigene Forschungsarbeit vor einem internationalen Fachpublikum zu präsentieren und reflektieren, hat sich durch den Beitritt zur German Aviation Research Society e.V. (GARS) ergeben. Über Vortrag und Diskussion auf dem von ihr organisierten Workshop „Aviation in Africa“ (30.6.-1.7.2016 Bremen, vgl. GERMAN AVIATION RESEARCH SOCIETY 2016b) konnten wertvolle Anregungen durch andere Wissenschaftler eingeholt werden, die in Deutschland, Europa und den USA Flughafenforschung betreiben. Ein historisches Großereignis im Untersuchungsland selbst bildete das 70-jährige Jubiläum von Ethiopian Airlines im Jahre 2016. Sie hatte Politiker, Prominente und Business-Partner eingeladen „to witness our efforts & successes in all our areas“ (w/Aviation Academy Direktion; ■ Interview 26). Zahlreiche Veranstaltungen und Festivitäten einer ‚Anniversary Week‘ (14.-18.3.2016) gewährten Einblicke hinter die Kulissen von Fluggesellschaft und Airport, die normalerweise öffentlichem Publikum nicht zugänglich sind. Dank eines guten Kontakts in die Ethiopian Aviation Academy, das expandierende Aus- und Weiterbildungszentrum der Airline, war die Teilnahme an dieser exklusiven Führung möglich geworden. Der Besuch umfasste neben den Gebäuden der Firmenzentrale die Trainingsbereiche der Akademie, technische Werkstätten und Wartungshangars, Flugsimulatoren und Frachthallen (ETHIOPIAN AIRLINES 2016). Auch zentrale Infrastrukturen für die Auszubildenden bzw. Mitarbeiter, wie beispielsweise Bibliothek, Klinik, Wohnheime und Cafeteria, konnten besichtigt werden.

Jenseits derartiger Veranstaltungen und Foren erfolgten teilnehmende Beobachtungen und Begehungen im Umfeld des Flughafens auf Eigeninitiative. Wie bereits erläutert, sind die Zugangsmöglichkeiten zum Flughafen und seinen Gebäuden stark eingeschränkt. Um diesem Problem zu begegnen, ist die Außengastronomie gegenüber dem Terminal für Inlandsflüge (Abb. 76) als Untersuchungsraum ausgewählt worden.



Abb. 76: Lage der öffentlichen Außengastronomie am Flughafen Addis Abeba (Luftbild GOOGLE MAPS 2018a)



Abb. 77: Airport Gazebo als Teil der Außengastronomie am Flughafen Addis Abeba (Foto FG, 12.8.2015)

Denn diese Zone ist grundsätzlich zugänglich und in das Flughafengeschehen eingebunden, obwohl außerhalb des Sicherheitsbereichs gelegen. Hier hat sich die „Airport Gazebo“ (vgl. Abb. 77) als Standort für teilnehmende Beobachtungen als besonders geeignet herausgestellt: In seiner offenen Struktur bietet der zeltartige ‚Pavillon‘ mit Getränken, lokalem Kaffee und landestypischen Gerichten nicht nur einen Ort zum Verweilen, sondern auch eine hoch frequentierte Austauschplattform für unterschiedlichste Nutzergruppen. Dazu zählen u.a. Mitarbeiter des Flughafens und der Fluggesellschaft, Kofferträger und Taxifahrer, wartende Passagiere und Abholer.

Der Forscher selbst war Bestandteil des untersuchten Felds. Trotz erkennbarer Beobachterrolle erlaubte die eigene Position eine weitgehende Integration in die Szenerie. Dort haben sich viele Daten sammeln lassen, die in Notizen festgehalten und anschließend ausgewertet wurden. Regelmäßige Aufenthalte in der Airport Gazebo und zeitintensive Formen der Beobachtung haben wichtige Aufschlüsse über alltägliche Abläufe geliefert. Nicht nur wiederkehrende Handlungsmuster sind sichtbar geworden, auch Einblicke in lokale Kommunikations- und Verkehrsformen haben sich aufgetan. Mit zunehmender Sicherheit im Feld und Grundkenntnissen der Amharischen Sprache konnten erweiterte Formen der Teilnahme und damit Stadien der Annäherung auch im Sinne ethnographischer Forschung erreicht werden: Spontane persönliche Gespräche mit unterschiedlichen Gästen machten den komplexen Untersuchungsgegenstand auch individuell erfahrbar.

Neben den Diskursanalysen, Interviews und Beobachtungen trugen auch partizipativ angelegte Forschungsansätze dazu bei, im Dialog weitere Einblicke in unterschiedliche Perspektiven auf den Flughafen und seine inkludierenden und exkludierenden Prozesse zu gewinnen. Dieses Verfahren hat mittlerweile auch im Bereich gegenwärtiger Stadtgeographie an Bedeutung gewonnen: „There is a strong emphasis on interviews with key actors and on analyses of the discourses revealed in [...] various documents and public statements. Insights gained from these sources are also often supported by knowledge of the cases that stems from participation” (McCANN/WARD 2011:XXV).

### **6.4 Dialog: Partizipativ angelegte Forschungstools**

Experten kamen in dieser Arbeit nicht nur in semi-strukturierten Einzelinterviews zu Wort. Sie wurden darüber hinaus auch über partizipativ ausgerichtete Methoden eingebunden. Dies geschah inspiriert vom Portfolio des Participatory Rural Appraisal (PRA). Dieser aus der Entwicklungspraxis stammende Ansatz sieht eine aktive Beteiligung lokaler Teilnehmer an Planungs- und Problemlösungsprozessen vor (CHAMBERS 1994a). Er bietet den Vorteil, im Sinne eines konstruktivistischen Zugangs so nah wie möglich an die Lebensrealität der oft marginalisierten Untersuchungsgruppen heranzukommen (vgl. KUMAR 2006:31) und skalar begrenzte Hierarchien aufzubrechen (vgl. KINDON et al. 2007). Dafür hält er eine ‚Tool-Box‘ praktischer Anwendungen bereit, die immer wieder auf den speziellen Untersuchungskontext neu abzustimmen sind und somit häufig auch explorativen Charakter gewinnen können.

Für die partizipativ durchgeführte Erhebung raum- und zeitbezogener Daten standen je nach Zielgruppe verschiedene Instrumente zur Auswahl, die zum Teil auch in ihren Elementen

miteinander kombiniert wurden. Dabei galten stets die Grundprinzipien der Partizipation: Sie sehen eine Visualisierung der Prozesse vor, schaffen dadurch Transparenz und suchen die gleichberechtigte Mitwirkung aller Beteiligten. Mit der Wahrung dieser Regeln konnten im Dialog aussagekräftige Daten dazu gewonnen werden, wie sich Raumstrukturen, Zeiterfahrungen und Machtverhältnisse über den Flughafen für die Teilnehmer darstellen und reproduzieren. Denn daran fehlt es bislang: „We must question how airport politics of control, consumption, and security are articulated in private, personal, insular, felt, and emotional ways” (ADEY 2008:157). Wie auch schon bei den Beobachtungen in Alltagsforen zielen derartige Forschungsansätze weniger auf generell abrufbare Fakten ab, sondern aktivieren die Teilnehmer und rücken deren spezielle Erzählungen in den Fokus. Sie illustrieren individuelle Hintergründe und unternehmen selbst erste Interpretationen der jeweiligen Entwicklungen. Das erscheint vor allem für das Prozessverständnis von Transformation bedeutsam, denn gerade „Fragen nach Einstellungen und Bewertungen von Lebensumständen [leisten] einen wichtigen Beitrag, um politischen und sozialen Wandel in einer subjektiven Dimension zu erfassen“ (BÖHNKE 2006:86).

Das gewählte Forschungsdesign ist darauf ausgerichtet, das Verhältnis zwischen Forscher und ‚participants‘ nicht einseitig vorgefestigt zu fixieren, sondern genügend Offenheit und Flexibilität für einen gegenseitigen Austausch zu bieten. Auch in der Forschungssituation bestehende Machtungleichgewichte sollten auf diese Weise ausgeglichen werden. „The thrust of PRA is to reverse the roles of who is dominant. [...] The initiative passes to ‚them‘. The stick is handed over. The prime actors are the people” (MUKHERJEE 2004:46). Der Aufbau einer vertrauensvollen Atmosphäre und positiven Grundstimmung zwischen Forscher und Teilnehmern (vgl. CHAMBERS 1994b:1256) war Voraussetzung für das Gelingen partizipativer Aktivitäten auch in dieser Arbeit.

Bei den ausgewählten Teilnehmern handelt es sich hauptsächlich um zivilgesellschaftliche Akteure, hinzu kamen geeignete Partner aus dem Aviation-Bereich (Abb. 78). Für die Erhebung raumbezogener Daten auf Basis eigener Wahrnehmung und Orientierung dienten gemeinsame Begehungen und Durchfahrten des unmittelbaren Flughafenumfelds im Sinne eines ‚Transects‘ (vgl. KUMAR 2006:100-106). Den Zeitbezug stellte eine gemeinsam erhobene, chronologische Kartierung her in Form einer ‚Time Line‘ (vgl. ebd.:118-128) der Flughafenexpansion und des Airline-Streckennetzes.

Partizipativ angelegte Forschungstools		
Teilnehmer	Tool	Erkenntnishorizont
Mitarbeiter Airport	Transect Walk	Infrastruktur
Trainer Aviation Academy	Transect Walk	Einbindung und Öffnung
Taxifahrer	Transect Drive	Grenzen und Ausschluss
Mitarbeiter Nationalarchiv	Time Line Map	Wandel des Airport-Standorts
Mitarbeiter Airline	Time Line Map	Chronologie des Streckennetzes
Gastronomie und Verkehr	Gruppendiskussionen	Ambivalenz von Modernisierung
Staff Aviation Academy	Survey 	Selbstverortung und Visionen

Abb. 78: Partizipativ angelegte Forschungstools

Auch zur Abbildung von Beziehungen und Machtstrukturen waren partizipative Methoden vorgesehen. Doch deren Durchführung mit Akteuren der Luftfahrtbranche erwies sich aufgrund der kritischen Sicherheitslage und eines Klimas der Abschottung als nicht möglich. Alternativ gibt eine im Dialog mit Vertretern der Ethiopian Aviation Academy entworfene Umfrage (Anhang 11.2) Einblicke in die Selbstverortung von Trainern und Auszubildenden. Hinzu kommen wiederholte Gruppendiskussionen mit randständigen Akteuren wie Gastronomie-Angestellten und Anbietern im Nahverkehr. Sie erweitern nochmals die Bandbreite der Wahrnehmungen zwischen räumlicher Einbindung und der Erfahrung von Ausschluss, zwischen Aussicht auf Beschleunigung und drohendem Rückschritt.

### **6.4.1 Raumwahrnehmung: Transect Walk**

Um den Flughafenstandort insgesamt erfassen und sein Verhältnis zur Umgebung besser beurteilen zu können, bot sich der Einsatz raumbezogener Methoden an. Ausgangspunkt war die Selbst-Orientierung der Teilnehmer. Sie wurde im Laufe der Untersuchung mit verschiedenen Raumskalen verknüpft, um eine Verbindung zwischen lokaler Wahrnehmung und anderen Bühnen auf nationaler, regionaler bzw. globaler Ebene herzustellen. Auf ‚Transect Walks‘ mit Aviation-Akteuren konnten im Verlaufe des ersten Feldforschungsaufenthalts zuvor gewonnene Daten zur lokalen Wahrnehmung von Flughafen und Umgebung ergänzt und erweitert werden. Damit ließen sich über eine bloße Begehung hinaus Räume gemeinsam erschließen und in ihrer Bedeutung für die Betroffenen bewerten. „The focus is on how people perceive and relate to space rather than just to the physical aspects as they exist“ (KUMAR 2006:53).

Die Spaziergänge liefen offen ab, d.h. sie richteten sich grundsätzlich nach der Priorisierung der Teilnehmer. Sie sollten eigene Akzente setzen können und gleichberechtigt darüber entscheiden, welche Gebiete in welcher Reihenfolge anzusteuern und mit welchen Inhalten zu verknüpfen waren. Auf diese Weise ließen sich nicht nur Problembereiche zuspitzen, sondern auch vorab definierte Fragestellungen anpassen. So gelang es, dass sowohl Mitarbeiter des Flughafens als auch der Aviation Academy wiederholt ihre Raumwahrnehmung offenlegen konnten. Die Erträge waren allerdings von unterschiedlicher Reichweite. Von Seiten der Flughafenadministration wurde der Transect Walk sehr knapp gehalten und ließ nur sehr begrenzt Einblicke zu. Dagegen bot die Begehung mit einem Mitarbeiter der Aviation Academy, auch aufgrund eines gewachsenen Vertrauensverhältnisses, vielgestaltige Aufschlüsse über objektive Raumstrukturen und ihre subjektive Erlebbarkeit. Die Priorisierung, die sich aus der von ihm gewählten Route ergab, lag auf den Aspekten Einbindung und Öffnung. Sie machten den Flughafen nicht nur als wachsenden Passagier- und Frachtumschlagplatz erlebbar, sondern auch als expandierende Arbeits- und Ausbildungslandschaft. Im Einklang damit betonte der Teilnehmer die Wichtigkeit des Luftfahrt-Bildungszentrums sowie die ausgebaute Bildungsinfrastruktur seines Landes insgesamt. Alle diese Räume scheinen in greifbare Nähe zu rücken. Auch zeitliche Dimensionen erschlossen sich in dem begehbaren Nebeneinander zwischen stolz ausgestellter Tradition und Moderne: Eine alte Maschine vom Typ Douglas C-47 Skytrain aus den Gründungsjahren der Airline unter Kaiser Haile Selassie I. (vgl. Abb. 79) blickt auf glänzende Neubauten des Ausbildungszentrums mit Simulatoren, Trainingspool und Lecture Room (vgl. Abb. 80).





Abb. 79: Ethiopian Airlines Douglas C-47 Skytrain (JETPHOTOS 2014)



Abb. 80: Commercial Cabin Crew & Leadership Training School, Ethiopian Aviation Academy (ELMI CONSTRUCTION 2015)

Ergänzt wurden die zu Fuß zurückgelegten Strecken durch mehrfache ‚Transect Drives‘ mit Taxifahrern, vor allem während des zweiten Forschungsaufenthalts. Sie setzen ganz andere Schwerpunkte für den Untersuchungsraum: Grenzen und Zonen des Ausschlusses gehören zum Alltag lokaler Taxi Driver am Airport, wie eine vereinfachte Karte deutlich macht (Abb. 81).



Abb. 81: Bole Airport: Grenzen und Ausschluss für lokale Taxifahrer (Foto FG, 20.4.2016)

#### 6.4.2 Zeiterfahrung: Time Line Analysis

Um ein möglichst umfassendes Bild des Flughafens und die dort inkludierenden bzw. exkludierenden Prozesse zu gewinnen, sind räumliche Wahrnehmungsmuster mit unterschiedlichen zeitlichen Perspektiven zu kombinieren. Eine derartige Verknüpfung leisten Zeitlinien. Anzuwenden sind sie auf verschiedenartige Geschehnisse und ihre Abläufe in Rückblick und Vorausschau.

Dazu gehören etwa strukturpolitische Vorgaben von staatlicher Seite. Darin spielten der Flughafen und seine Standorte innerhalb der Hauptstadt stets eine bedeutende Rolle. Solche Lagepläne, wiederholt entworfen und verändert, konnten in Zusammenarbeit mit Mitarbeitern des Nationalarchivs diskutiert werden. Dabei ging es einerseits um einen Abgleich mit dem dort lagernden historischen Material und andererseits um deren Einordnung in diverse Zukunftsentwürfe. Auf diese Weise ist ein Wandel der Flughafenstandorte in Addis Abeba von Norden nach Süden nachzuvollziehen (vgl. Kap. 8.1.2). Eine weitere ‚Time Line Map‘ verhilft zu einer Chronologie der Konnektivitätsgrade, die der Flughafen als Hub von Ethiopian Airlines im Laufe der Zeit geschaffen hat. Die räumliche Lage neuer Destinationen und der Zeitpunkt ihrer Aufnahme ins Streckennetz zusammengenommen zeichnen ein mehrschichtiges Bild (Abb. 82; vgl. Kap. 8.1.1).

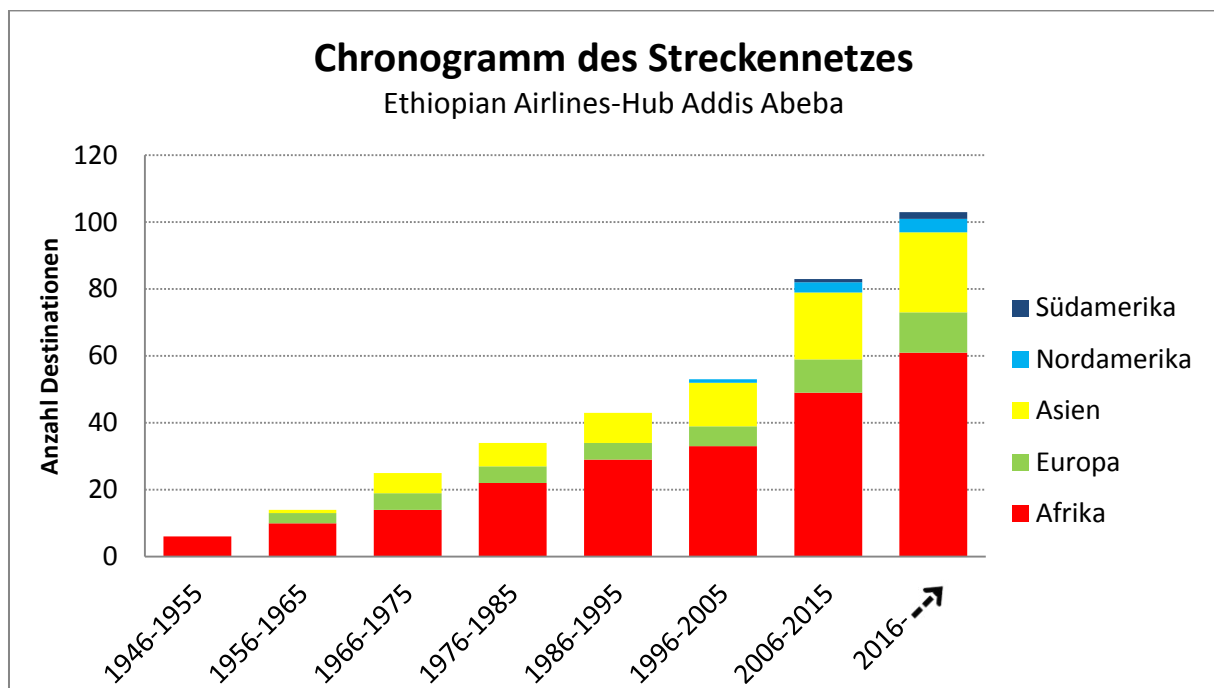


Abb. 82: Chronogramm des Ethiopian Airlines-Streckennetzes von Addis Abeba – Verteilung neuer Destinationen nach Kontinent seit 1946 (Eigene Darstellung nach *Selamta* 2016b:34ff.)

Ins Auge fällt zunächst, dass immer mehr Ziele angefliegen werden. Dieser Eindruck, den die Airline anlässlich ihres 70-jährigen Jubiläums bildhaft vermittelt („Spreading our Wings“, *Selamta* 2016b:34), stand auch im Gespräch mit Airline-Mitarbeitern stets im Vordergrund. Deutlich wird darüber hinaus, dass die Geschwindigkeit der Expansion in den letzten Jahren rapide zugenommen hat – markiert doch der letzte Balken der Abbildung erst den Anfang einer Entwicklungdekade bis zum Zieljahr der ‚Vision 2025‘. In der gemeinsamen Bewertung mit Branchenexperten rückt ein weiteres Merkmal in den Fokus: die zunehmende räumliche Diversifizierung. Relativ konstant bleibt die Dominanz von Zielen auf dem afrikanischen Kontinent. Als zweitgrößter Markt nach Anzahl der Ziele jedoch hat Asien Europa seit den 1980er Jahren immer deutlicher abgelöst, zuletzt mit mehr als doppelt so vielen Destinationen. Seit den 1990er Jahren hat das Portfolio eine weitere Diversifizierung erfahren mit neuen Zielgebieten in Nord- und Südamerika.

Ein Hub wie Addis Abeba unterliegt aber auch in seinem laufenden Betrieb zeitlichen Rhythmen (vgl. Kap. 8.2). Deren Abläufe verändern sich und werden ständig aktualisiert. Dabei

treten sie als Muster der Wiederholung saisonal, wöchentlich bzw. tageszeitlich auf. Sie korrespondieren mit den Ankunfts- und Abflugwellen innerhalb des Drehkreuzes. Die subjektive Zeiterfahrung ist aber nicht mit diesen Flugplänen vollständig deckungsgleich. „Local people have a good understanding of the present situation and the changes that have taken place over the years“ (KUMAR 2006:128). Deshalb boten sich in diesem Zusammenhang auch Gruppengespräche mit Teilnehmern aus dem unmittelbaren Airportumfeld an.

### **6.4.3 Beziehungen und Macht: Diskussion und Selbstverortung**

Neben der Beschreibung der ablaufenden Prozesse steht die Bewertung durch die Betroffenen mit ihren jeweils eigenen Erfahrungen. Dazu können weitere partizipativ angelegte Methoden dienen, die Beziehungsmuster und Machtstrukturen genauer erfassen. Ursprünglich geplant war etwa der Einsatz eines Venn-Diagramms (vgl. KUMAR 2006:234-246) mit unterschiedlichen Gruppen von Flughafen-Mitarbeitern, um Einblick in ihre Institutionen, Netzwerke und deren Wertigkeit zu gewinnen. Doch derartige Mittel erwiesen sich tatsächlich unter den gegebenen Umständen vor Ort, nicht zuletzt durch die allgegenwärtigen Sicherheitsvorkehrungen eines Großflughafens, als nicht realisierbar. In einem solch sensiblen Kontext war der Zugriff auf die Forschungsmethoden deshalb anzupassen und zu modifizieren. Es ist gelungen, stattdessen Diskussionen mit Fokusgruppen durchzuführen und zusätzlich eine Umfrage sogar innerhalb der Ethiopian Aviation Academy zu organisieren.

Die Fokusgruppen der Diskussionsformate bildeten Akteure aus lokaler Gastronomie und Nahverkehr am Flughafen. Meist bestanden sie aus fünf bis acht Teilnehmern. Eine solche Größe machte es möglich, sowohl Einzelmeinungen und -erfahrungen zum Ausdruck zu bringen als auch interaktiven Gruppenaustausch anzustoßen. Die Moderation erfolgte dementsprechend offen und stützte sich nur auf einige grundlegend wegweisende Stichworte. In Einzelfällen wurden vorbereitete Abbildungen (etwa zur Entwicklung des Flughafenbetriebs oder zu den Verkehrswegen auf dem Gelände) als Impulse in die Gruppe gegeben, um deren Resonanz zu testen und Stimmungsbilder aufzufangen. Die Gruppen selbst können nicht als repräsentativ gelten, doch waren sie geeignet, exemplarische Alltagsperspektiven auf den Flughafen hervorzubringen. Auch hier machten sich die bereits erwähnten Zugangsschwierigkeiten und Sicherheitsbarrieren bemerkbar: Forschungsaktivitäten mit Kleingruppen im Flughafengebiet zogen die Aufmerksamkeit nicht nur von Besuchern auf sich, sondern auch die der zahlreich präsenten Polizei- und Sicherheitskräfte. Auf der anderen Seite sprach gerade für dieses in den Augen des Forschers schwierige Umfeld, dass es die reale und gewohnte Umgebung der Teilnehmer war. Dies hat sich wiederum positiv auf die Untersuchungssituation ausgewirkt – wenn Diskussionen sogar in der üblichen Mittagspause auf dem Erdboden unter dem Schatten der Bäume entstehen konnten. Ein limitierender Faktor für den Kommunikationsprozess blieb die Sprache, da nicht alle Gruppenteilnehmer über gleich gute Englischkenntnisse verfügten. Um dieses Ungleichgewicht wenigstens ansatzweise auszugleichen, übernahm in jeder Gruppe ein Teilnehmer die Rolle des Dolmetschers. Auch der Forscher konnte, nach Abschluss eines Amharisch-Grundkurses, eigene sprachliche Akzente bei der Begrüßung und der Einführung in die Diskussion setzen. Das Aufzeichnen mit einem Tonbandgerät sowie eine fotografische Begleitung empfanden die Teilnehmer als eher

abschreckend und unangenehm, deshalb wurde darauf verzichtet und die Diskussionen sind lediglich mit Notizen dokumentiert und anschließend ausgewertet worden.

Auch die Umfrage innerhalb der Aviation Academy war auf größtmögliche Offenheit angelegt. Doch damit sie den Vorgaben der Akademie entsprach, war sie mit Führungspersonal und Auszubildenden im Rahmen eines partizipativen Diskussionsprozesses gemeinsam zu konzipieren. Die autorisierte Version der Umfrage (Survey 11, Anhang 11.2) konnte über einen Trainer unter seinen Auszubildenden und Kollegen zirkulieren. Dies ist als besonderer Erfolg zu bewerten, denn auch die Aviation Academy wird als Nachwuchsschmiede und zentraler Pfeiler der staatlichen Luftfahrtindustrie gegenüber äußeren Einblicken stark abgeschirmt. Die Befragung war nicht darauf angelegt, maximal große Rückläufe zu erreichen und repräsentative Grundgesamtheiten abzubilden. Vielmehr ging es darum, exemplarisch aus möglichst unterschiedlichen Trainingsbereichen einzelne Stimmungsbilder und Wahrnehmungsmuster einzusammeln. Insgesamt konnten immerhin 27 Rückmeldungen ausgewertet werden (sieben Frauen und 19 Männer, ein Bogen ohne Angabe zum Geschlecht); die Altersspanne reichte von 24 bis 68 Jahren. Die Teilnehmer waren zur Hälfte Trainees, zur Hälfte Instrukturen in den Bereichen Aviation Maintenance Technician, Cabin Crew, Pilot Training sowie Commercial and Ground Services. Die Untersuchung zielte vorrangig darauf ab, die Motivation der Teilnehmer für den Aviation-Bereich und individuelle Perspektiven auf den Flughafen Addis Abeba zu erfahren: Wertigkeiten, Bedeutungszuschreibungen, Einflussnahme auf Lebensbereiche (auch außerhalb der Arbeit) und Herausforderungen.

Allerdings ist die Erhebung wie geschildert nicht vollständig partizipativ umsetzbar gewesen. Es konnten den Teilnehmern keine weiteren Erläuterungen gegeben werden, auch blieben offenbar vereinzelt sprachliche Verständnisschwierigkeiten bestehen. Das hat in einigen wenigen Fällen dazu geführt, dass Forschungsteilnehmer eine Fragestellung inhaltlich nicht verstanden haben („Sorry your question is not clear“; Survey 11 Frage 3/Teilnehmer 14) oder sich nicht im Stande sahen, den Aufgabenimpuls umzusetzen (Abb. 83). Hier wäre es hilfreich und spannend gewesen, die direkte Auseinandersetzung der Beteiligten mit der Untersuchungsmethode zu beobachten und untereinander angestoßene Diskussionsprozesse mitzuverfolgen.

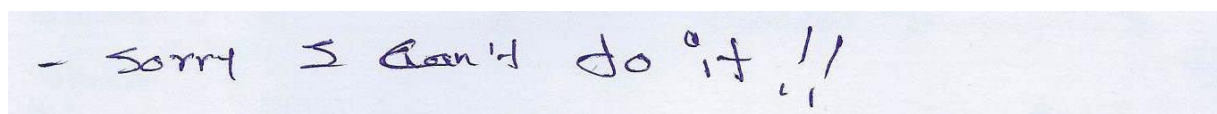


Abb. 83: Umfrage Aviation Academy 2016 (Survey 11 Frage 5/Teilnehmer 5)

Andererseits aber lag ein Vorteil in der Tatsache, dass der Arbeitsprozess in Form einer Umfrage anonymisiert war und nicht durch den Forscher direkt beeinflusst wurde. Diese Möglichkeit ist dankbar aufgenommen worden. Sie hat die Sicherheit der Teilnehmer gefördert und Hemmungen davor abgebaut, auch kritische Meinungen kundzutun; in den Worten eines jungen Trainees: „We thank for you give me this chance to put my point of view. I observe a lot of problems“ (11 5/8).

Zu den angebotenen Aktionen gehörte auch die Möglichkeit, eine Karte des Flughafens mit den aus Teilnehmersicht relevanten Institutionen bzw. Organisationen zu zeichnen. Dieses Mittel erwies sich unter den gegebenen Umständen als eine besonders geeignete Alternative zu partizipativ erhobenen ‚Social‘ bzw. ‚Mobility Maps‘ (vgl. KUMAR 2006:54-71,87-94). Denn die

dabei produzierten Karten visualisieren vielfach sowohl Flughafen-Einrichtungen als auch Anlaufstellen aus dem Alltag der Teilnehmer. Sie bilden damit gruppenspezifische Wahrnehmungs- und Bewegungsräume mitsamt ihren Grenzen ab und leisten auf diese Weise einen Beitrag zur Selbstverortung des Akteurs (Abb. 84).

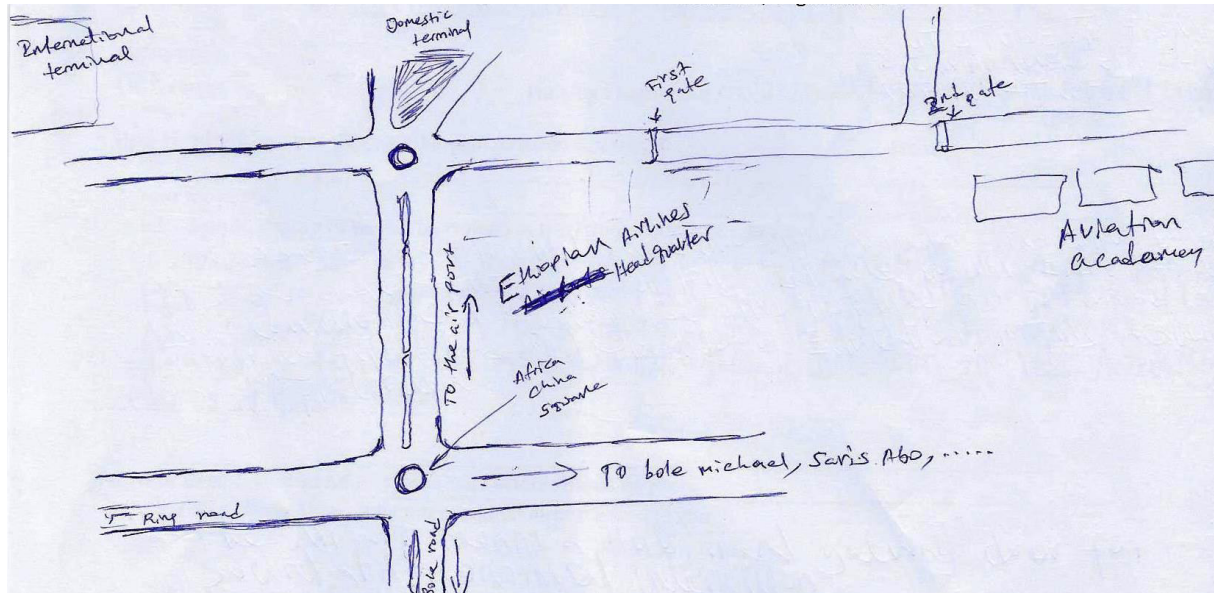


Abb. 84: Karte des Addis Ababa Airport (Survey ■ Frage 5/Teilnehmer 6)

### 6.5 Zusammenführung: Zugänge und Perspektiven

Sozialwissenschaftlich orientierte geographische Studien zu Flughäfen auf dem afrikanischen Kontinent bilden bislang eher die Ausnahme. Die Verknüpfung quantitativer und qualitativer Methoden mit partizipativen Komponenten im Flughafenumfeld (vgl. Abb. 85) stellt einen in diesem Zusammenhang bisher noch kaum angewendeten Untersuchungsansatz dar. Eine solche innovative Kombination verschiedener Zugänge muss dementsprechend auch explorativen Charakter tragen. Sie ist aber von der Sache her gefordert, damit die gewonnenen Ergebnisse wechselseitig überprüft und validiert werden können. Nur so lassen sich alternative, über den Aspekt ‚Transport‘ hinausreichende Perspektiven erschließen und im Sinne einer Geographischen Entwicklungsforschung des Flughafens vertiefen. „Many of the key debates [...] are too important to be left to transport geographers alone and [...] they deserve more socially and culturally nuanced interpretations” (ADEY et al. 2007:787).

Methodik und Forschungstools: Formen der Annäherung		
Recherche und Beschreibung	Beobachtung und Interpretation	Dialog und Umfrage (Survey ■)
Dokumenten Auswahl Statistisches Datenmaterial Karten, Fotos, Feld	Diskursanalyse Experteninterviews ■ Austausch	Raumwahrnehmung Zeiterfahrung Beziehungen und Macht

Abb. 85: Methodik und Forschungstools

Erst in einer Triangulation der verschiedenen Formen der Annäherung (über Recherche, Interpretation und Dialog) werden die komplexen Wirkungsstränge des Airport-Hub erschlossen und über neue Geographien des Flughafens zwischen Globalisierung und Fragmentierung verbunden. Der Flughafen ist nicht nur technischer Verkehrsapparat, sondern ein Ort von Diskursen, in denen unterschiedliche individuelle Wahrnehmungen zusammenkommen. Um ein möglichst facettenreiches Bild im Spannungsfeld zwischen Fakten, sozialer Konstruktion und ‚Realität‘ zu gewinnen, erscheint eine mehrfache Aufnahme der unterschiedlichen Stufen angebracht. Oder, noch näher am Untersuchungsgegenstand gesprochen: „A research process may [...] be compared with a *series* of flights [...] rather than with a single one. [...] Or even better with one long air trip with several intermediate landings” (ALVESSON 2009:5). Von reiner Beschreibung der Daten über Interpretation bis hin zu partizipativ angelegter Forschung mit ausgewählten sozialen Gruppen vor Ort – immer wieder fanden Perspektivenwechsel statt zwischen Subjekt und Objekt, Theorie und Empirie, Forscher und Beforschten, Flughafen und Umgebung, Nation und Kontinent. Dabei bleiben Raum und Zeit stets die zentralen übergeordneten Leitbegriffe, nach denen der Addis Ababa Airport als gesellschafts- und entwicklungsrelevanter Hub dargestellt wird.

## 7. Addis Ababa Airport als Hub im Raum – Konnektivität und Begrenzung

Aviation connects people. Africa would be a less fragmented continent with greater air connectivity. It is time to demystify air transport! (KIMANUKA 2016)

Der Flughafen Addis Abeba bewirkt als ein Hub im Raum Anschluss und Vernetzung, bringt aber auch Effekte von Abgrenzung und Ausschluss mit sich. Beides betrifft unterschiedliche Reichweiten und Akteursgruppen. In der Integration von Skalen als Ordnungs- und Analysekonzept und Vektoren als Linien der Bewegung und Kontrolle eröffnet die Auswertung Erkenntnisse neuer Zwischenräume und flexibler Übergänge von Raum und Zeit. Räumliche Rahmenbedingungen verändern sich unter den Einflüssen von Globalisierung und Fragmentierung. Doch der Airport bleibt zentraler Dreh- und Angelpunkt vielfältiger Prozesse.

Die nachfolgenden Unterkapitel orientieren sich an den Raumskalen ‚global‘, ‚kontinental‘, ‚national‘ und ‚lokal‘. Diese Einteilung mag zunächst als starre Trennung der einzelnen Skalen, sogar als Ergebnisvorgabe erscheinen: „The choice of scale and resolution affects empirical analysis“ (MCMMASTER/SHEPPARD 2004:13). Es sind jedoch nicht die einzelnen Skalen Ausgangspunkt der Analyse, sondern vielmehr die technologischen und sozialen Prozesse, die mit der Durchschreitung und Reproduktion dieser Skalen verbunden sind (SWYNGEDOUW 1997:140ff.). Insofern ist es nötig, auf jeweils einer Ebene anzusetzen, um von dort aus Querverbindungen erschließen und unterschiedliche Positionen dynamisch nachvollziehen zu können.

Der Addis Ababa Airport befindet sich im globalen Fadenkreuz internationaler Interessen und Allianzen, er tritt als kontinentale Drehscheibe für das Diplomatiezentrum Afrikas auf, er funktioniert als nationaler Machtapparat und stellt auf lokaler Ebene eine differenziert erfahrbare Lebensrealität dar. Auf jeder Etage ergeben sich charakteristische Wirkungsmuster des Flughafens als eines Entwicklungsmotors. Zugleich erschließen sich je nach Blickwinkel unterschiedliche Abstufungen zwischen Konnektivität und Begrenzung.

### 7.1 Globaler Hub zwischen expansivem Netzwerk und einschränkenden Mächten

Mit einem Anteil von 2,2% ist Afrika im globalen Luftverkehr bis jetzt deutlich unterrepräsentiert und erscheint abgekoppelt (IATA 2018b). Doch werden gerade hier über neue Flugverbindungen ständig Wachstumsmärkte erschlossen, die auf zunehmende Vernetzung abzielen. „Africa has huge potential and is set to be one of the fastest-growing regions for aviation over the next 20 years“ (ATW 2016b). Konnektivität wird dabei zum Schlüsselbegriff. Im Selbstverständnis der äthiopischen Fluggesellschaft heißt das: „We are working hard to position this leading aviation group as the connector between Africa and the highly globalized, highly digitalized 21<sup>st</sup>-century world“ (GEBREMARIAM 2015:5). Mit diesem Anspruch sind die verbindenden Elemente der Globalisierung als wegweisend aufgenommen. Andererseits erscheint das Statement fast als Diskrepanz zwischen Afrika auf der einen und einer globalisierten und digitalisierten Welt auf der anderen Seite.

Sich verändernde Konstellationen und Machtverhältnisse jenseits traditioneller Nord-Süd-Muster sorgen für eine Neuausrichtung der Aktivitätsströme und Verschiebung der Bewegungs-

richtungen. Besonders bemerkenswert ist dabei die globale Konnektivität, die Äthiopien über den Flugverkehr erfährt: Das Netzwerk von Ethiopian Airlines verbindet ihr Heimatland mit 70 ‚country markets‘, wie Analysen eines Fluginformationsportals herausstellen. Erstaunlicherweise gibt es nur sechs Fluggesellschaften weltweit, die von ihren Basen aus mehr Länder anfliegen. Ethiopian beweist sich damit als attraktiver Allianzpartner und schließt mit seinem wachsenden Konnektivitätsniveau fast an Lufthansa heran (Abb. 86).

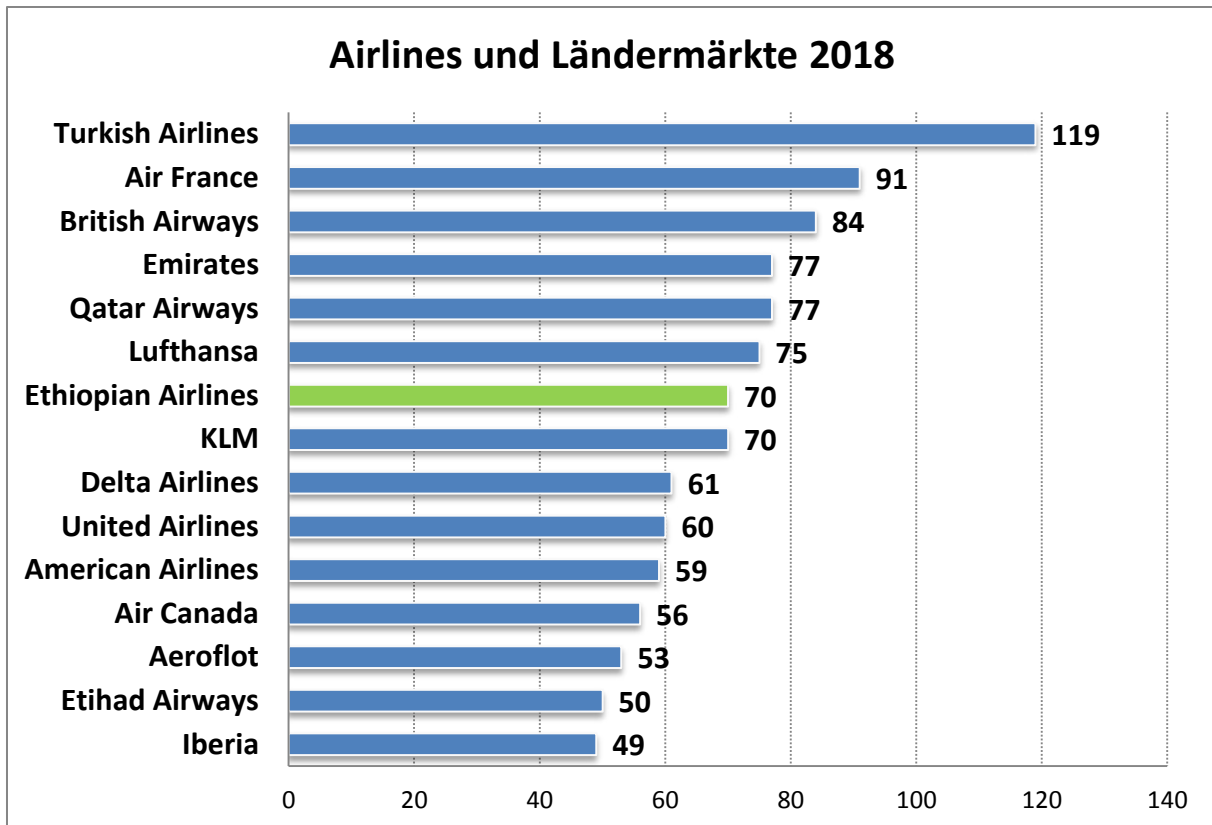


Abb. 86: Fluggesellschaften und Anzahl der von ihnen bedienten Länder weltweit Sommer 2018 (Eigene Darstellung nach *anna.aero* 2018b)

Der Flughafen Addis Abeba seinerseits forciert dank seiner geographischen Lage zwischen Asien, dem Nahen Osten, Afrika und Südamerika eine Position als Drehkreuz ‚südlicher‘ Handelsrouten. In der Liga der meistvernetzten Airports weltweit spielt er allerdings noch nicht mit. Wenn es um die Anzahl der non-stop angeflogenen Länder geht, haben europäische Drehkreuze wie Paris-Charles de Gaulle, Istanbul und Frankfurt die Nase vorn sowie Hubs im Nahen Osten wie Dubai und Doha. Addis gelangt jenseits dieser Top-Airports immerhin jedoch auf dieselbe Stufe wie Peking, der vom Passagieraufkommen her zweitgrößte Flughafen der Welt (*anna.aero* 2017b).

Annähernd die Hälfte des internationalen Passagieraufkommens am Bole Airport entfällt auf den afrikanischen Kontinent. Die andere Hälfte wird vom Nahen Osten dominiert, gefolgt von Fernost-Asien und Europa. Die Verkehrsanteile von Nord- und Südamerika hingegen sind vergleichsweise gering (vgl. Abb. 87). Insgesamt zeigt diese Verteilung ein global ausgeprägtes Profil mit Schwerpunkten auf dem afrikanischen und asiatischen Kontinent.



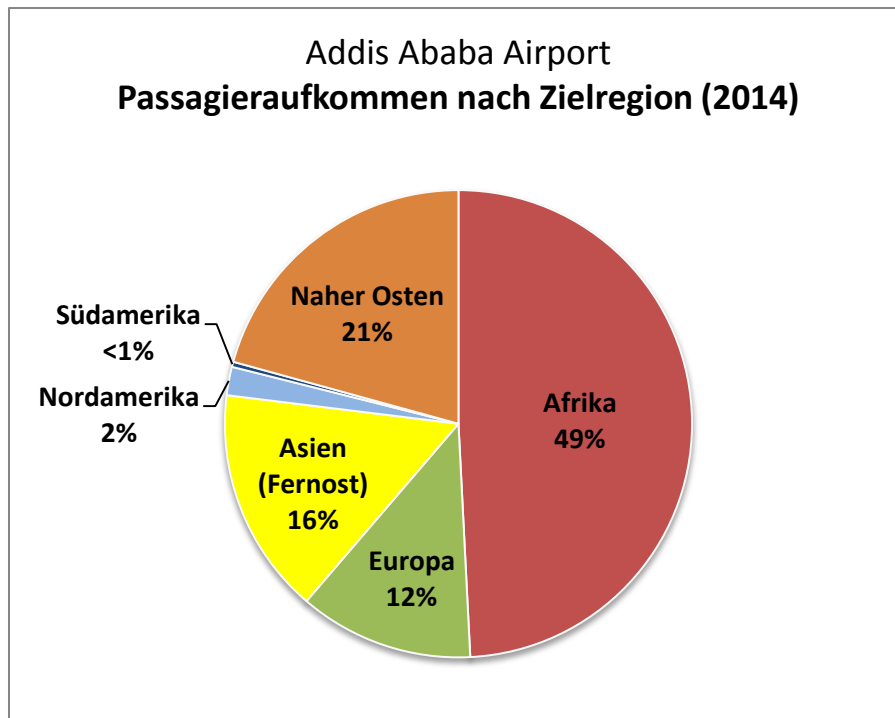


Abb. 87: Passagieraufkommen am Addis Ababa Airport nach Zielregion 2014 (Eigene Darstellung nach EAE 2017)

Die Positionierung des Flughafens Addis Abeba als globaler Hub bietet allen beteiligten Akteuren Chancen zunehmender Vernetzung und Integration in weltumspannende Zusammenhänge. Eine derartig internationale Ausrichtung auf Globalisierungskreisläufe birgt jedoch auch Risiken der Fragmentierung. Neue Entwicklungen und Formen des Wettbewerbs steigern das Spannungspotenzial zwischen Anschluss an globale Handelsrouten und regionalspezifischen Mustern von Abgrenzung. Vor diesem Hintergrund produziert der Hub Addis Abeba Bewegungen in doppelter Richtung: ‚new emerging trade lines‘ einerseits und sich abzeichnende Beschränkungen andererseits, die mit solchen Marktöffnungen verbunden sind.

### 7.1.1 Anschluss an globale Allianzen

Airline-Streckennetze bestehen seit geraumer Zeit nicht mehr nur aus Linien einzelner Routen, die aus dem Herkunftsland bedient werden, sondern sie umspannen netzwerkartig ganze Räume, die herkömmliche Grenzen überschreiten. „They connect places horizontally across the bounded spaces of political territorial entities, which themselves are part of scalar state structures” (LEITNER 2004:252). Weltweit haben sich dabei Allianzen als Form transnationaler Kooperation durchgesetzt, die durch Fluggesellschaften mehr und mehr in bilateralen bzw. multilateralen Partnerschaften getragen werden. Zentrale Hubs übernehmen die Aufgabe, diese grenzüberschreitenden Verkehrsströme zu bündeln und zu verteilen (JANSEN/WEIMER 2001:25). Mit der Vernetzung dieser Standorte untereinander sorgen Airline-Allianzen für eigene Muster von Globalisierung und garantieren über ihre jeweiligen lokalen Drehkreuze weltweite Anschlussfähigkeit. „It can be argued that the combination of strategic alliances and network restructuring is the most potent manifestation of globalization processes in the airline industry” (GRAHAM 2003:211). Die Teilhabe an diesen komplexen, multilateralen Strukturen wird mehr und mehr zu

einem Wettbewerbsfaktor. Denn die Zugehörigkeit zu einem Netzwerk bedeutet gleichzeitig Ausschluss aus dem anderen. Insofern können Allianzen auch Begrenzung bedeuten: „To an extent, alliances reflect that the globalized world, paradoxically, still remains a bounded and sovereign space” (GRAHAM/GOETZ 2008:143).

Fluggesellschaften treten Allianzen bei, um über Kooperationsformen (wie gemeinsame Flugnummern, Code-Sharing) bessere Anschlüsse zu bieten und neue Zielgebiete zu erschließen. „Being part of a multilateral alliance allows airlines to exploit scope and density economies across geographical boundaries”. Durch gemeinsame Nutzung von Ressourcen und Infrastruktur können Kosten gespart und Prozesse effizienter durchgeführt werden. Die Steigerung von Konnektivität und Effizienz ist ein wichtiges Mittel, um im weltweiten Luftfahrtmarkt bestehen zu können. Hier verläuft der Wettbewerb zunehmend zwischen Airline-Verbänden und ihren Netzwerken: „Competition between airlines is less a matter of individual firms competing against individual firms but of airline groups against airline groups, or to be more precise – networks against networks” (GUDMUNDSSON/LECHNER 2011:171).

Die drei größten Zusammenschlüsse im weltweiten Luftverkehr sind Star Alliance (mit einem Anteil von 23 % am gesamten Flugverkehr), SkyTeam (20,4 %) und oneworld (17,8 %; IATA 2016b). Letztere besteht ohne ein Mitglied in Afrika, weshalb gilt: „Dans le ciel africain, la bataille fait rage entre deux des principales alliances de compagnies aériennes, SkyTeam et Star Alliance” (DUMOULIN 2011). Die Mitglieder der Star Alliance sind für mehr als ein Viertel der Sitzplatzkapazität in Afrika verantwortlich. Ihr Verkehr läuft hauptsächlich über die Hubs der drei Partner: Kairo im Norden (Egyptair), Johannesburg im Süden (South African) und Addis Abeba im Osten (Ethiopian). Aus Sicht der Allianz hat der Beitritt von Ethiopian Airlines 2011 eine wichtige Lücke geschlossen, denn der Anschluss an das dichte afrikanische Streckennetz bedeutete „a large step forward in completing our Africa strategy“ (zit. CAPA 2011a). Heute ist die Airline zu einer festen Größe unter den insgesamt 27 Mitgliedern geworden.

Dem Konkurrenten SkyTeam gehört mit Kenya Airways zwar nur eine afrikanische Airline an, doch auch die Rolle dieser Allianz wird in Ostafrika als zentral angesehen. Dabei spielt das afrikanische Streckennetz der europäischen Air France/KLM eine Rolle, vor allem aber der Anschluss an den asiatischen Markt. Im Herbst 2015 nahm China Southern Airlines Flüge von Guangzhou nach Nairobi auf, dem Hub ihres kenianischen Partners. Doch noch größer ist die Anbindung an China über die Star Alliance. Deren Mitglied Air China flog von ihrer Basis in Beijing direkt nach Johannesburg und nach Addis Abeba, den Drehkreuzen der Allianzpartner South African bzw. Ethiopian Airlines. Ab 2016 werden diese Flüge wieder von den afrikanischen Partnern durchgeführt (*anna.aero* 2016b). Doch über gemeinsame Flugnummern vervielfältigen sich die Anschlussmöglichkeiten, sodass von einer einzelnen Flugroute ausgehend ganze Herkunfts- und Zielregionen miteinander verbunden werden können. Von derartigen strategischen Verknüpfungen profitieren beide Seiten, wie der EAL-Regionaldirektor für China feststellt: „Codeshare can benefit us in China’s domestic network and Air China in Africa’s“ (zit. *The Ethiopian Herald* 2015b). Die chinesische Perspektive reicht noch weiter, man sieht sogar über Ethiopian Airlines den gesamten afrikanischen Kontinent wie einen großen Inlandsmarkt

erschlossen: „African continent is like China: EAL is very powerful and makes it one country“ (m/Reiseagentur; ■ Interview 19).

Die einzelnen Mitglieder innerhalb der Netzwerke stehen trotz ihres gemeinsamen Verbunds allerdings im Wettbewerb untereinander. Die afrikanische Airline-Branche spricht in diesem Zusammenhang von einer sogenannten „co-empetition“ (m/Airline Manager Ostafrika; ■ Interview 03) – eine Wortschöpfung für Kooperation und Konkurrenz zugleich. Mit einer gewissen Berechtigung, denn auch Airline-Allianzen können ungleiche Machtstrukturen zwischen Zentrum und Peripherie nicht völlig aufheben. „Each alliance is based on core members in the key air transport regions, supplemented by affiliate carriers in less strategic markets“ (GRAHAM/GOETZ 2008:143). Dieses Ungleichgewicht gilt insbesondere für Afrika: Häufig werden afrikanische Mitglieder im Vergleich zu anderen Partnern auf globaler Bühne als weniger wichtig bzw. interessant wahrgenommen, wie der äthiopische Airline-Chef Tewolde GebreMariam zu berichten weiß (zit. CAPA 2015b). Viele afrikanische Fluglinien haben es zudem aufgrund fehlender kritischer Größe oder wegen geringer Profitabilität besonders schwer, sich für die Mitgliedschaft in einer globalen Allianz zu qualifizieren. Daher überrascht es nicht, dass mehr als die Hälfte des afrikanischen Flugverkehrs nicht in globale Luftfahrt-Allianzen eingebunden ist.

Gerade angesichts dieser Diskrepanzen und Unterrepräsentationen spielt Addis Abeba als zentral integriertes Drehkreuz der Star Alliance eine herausragende Rolle. Der Airport schließt große Lücken im afrikanischen Netz der weltweiten Allianz, und auch die nationale Fluggesellschaft profitiert vom globalen Anschluss durch steigendes Aufkommen und größeren Bekanntheitsgrad. Der Bole Airport bedient neben den afrikanischen Standorten die wichtigsten Hubs der Star Alliance-Partnerfluggesellschaften, teilweise mit täglichen Flügen; dazu zählen Toronto, Washington, São Paulo, Stockholm, Brüssel, Frankfurt, Wien, Istanbul, Mumbai, Peking, Seoul, Tokio, Bangkok und Singapur. Dadurch bekommt Addis Anschluss an ein gemeinsames, wahrlich weltumspannendes Netzwerk aus 4.300 Routen, mehr als 1000 Flughäfen und 190 Ländern (*anna.aero* 2016a) – was selbstbewusst präsentiert und illustriert wird (Abb. 88).

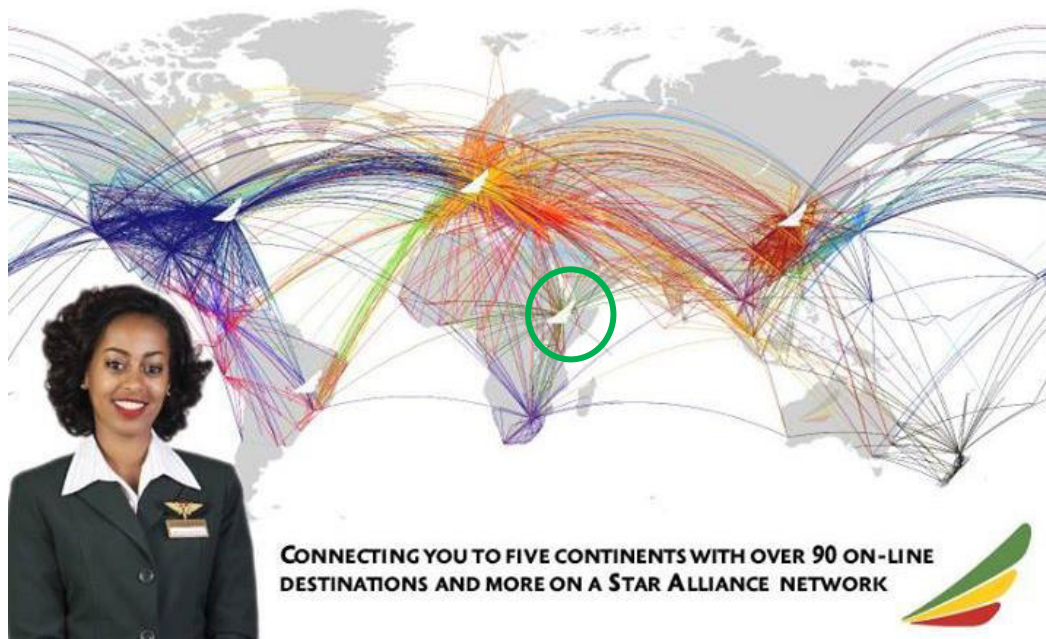


Abb. 88: Ethiopian Airlines als Teil des Star Alliance-Netzwerks (nach ETHIOPIAN AIRLINES 2015c)

### 7.1.2 Standort Afrika: ‚The Last Frontier‘

Trotz dieser Anschlussmöglichkeiten gibt der Begriff der ‚Grenze‘ in besonderer Weise die Position Afrikas im globalen Luftverkehr wieder. Sie lässt sich – parallel zur Diskursgeschichte des Kontinents – zwischen Vernetzung und Marginalisierung einordnen. Die afrikanische Luftfahrt erscheint im weltweiten Vergleich wie kaum eine andere in einer Brückenlage zwischen globaler Einbindung mit wachsender Dynamik und gleichzeitiger Abgrenzung durch separierende Systeme. Das bedeutet Grenzsituation und Abgelegenheit einerseits, und zugleich ungenutzte Marktpotenziale und Entwicklungsmöglichkeiten. Beides zusammen bestärkt Experten in dem Bild ‚Aviation’s ‚Last Frontier‘‘ (m/Airline Manager; ■ Interview 02; vgl. auch PIRIE 2014). Diese Bezeichnung kehrt auch in anderen Zusammenhängen wieder, etwa wenn es heißt, Afrika solle endlich als ‚final frontier‘ für landwirtschaftliche Großinvestitionen erschlossen werden (RICE 2009). Schließlich gibt es Stimmen, die das Bild (‚very much the next frontier‘, VAN DIJK 2009:209) mahnend speziell im Kontext afrikanisch-asiatischer Verflechtungen bemühen.

Die immer noch schwache globale Anschlussfähigkeit des Kontinents wird häufig mit einer unzureichenden Infrastruktur in Verbindung gebracht: ‚low economic performance and weak integration into the global economy is in part a result of inadequate infrastructure‘ (JUMA 2015). Diesem Defizit soll die Luftfahrt entgegenwirken können, als Schlüsselindustrie für die Erschließung neuer Bereiche und Absatzmärkte. Doch die Voraussetzungen für den Aufbau des kapital- und wissensintensiven Flugverkehrs sind in vielen Regionen Afrikas noch nicht gegeben. ‚Air transport may be a significant instrument of economic development, but many African countries simply cannot afford the necessary levels of investment‘ (GRAHAM 1995:213). Ein weiteres Hemmnis liegt in der historisch betrachtet sehr ungleichen Entwicklung des Flugverkehrs. Den Interessen der Marktführer USA und Europa folgend verliefen wichtige interkontinentale Flugrouten lange Zeit überwiegend monodirektional in Nord-Süd-Richtung (Abb. 89).

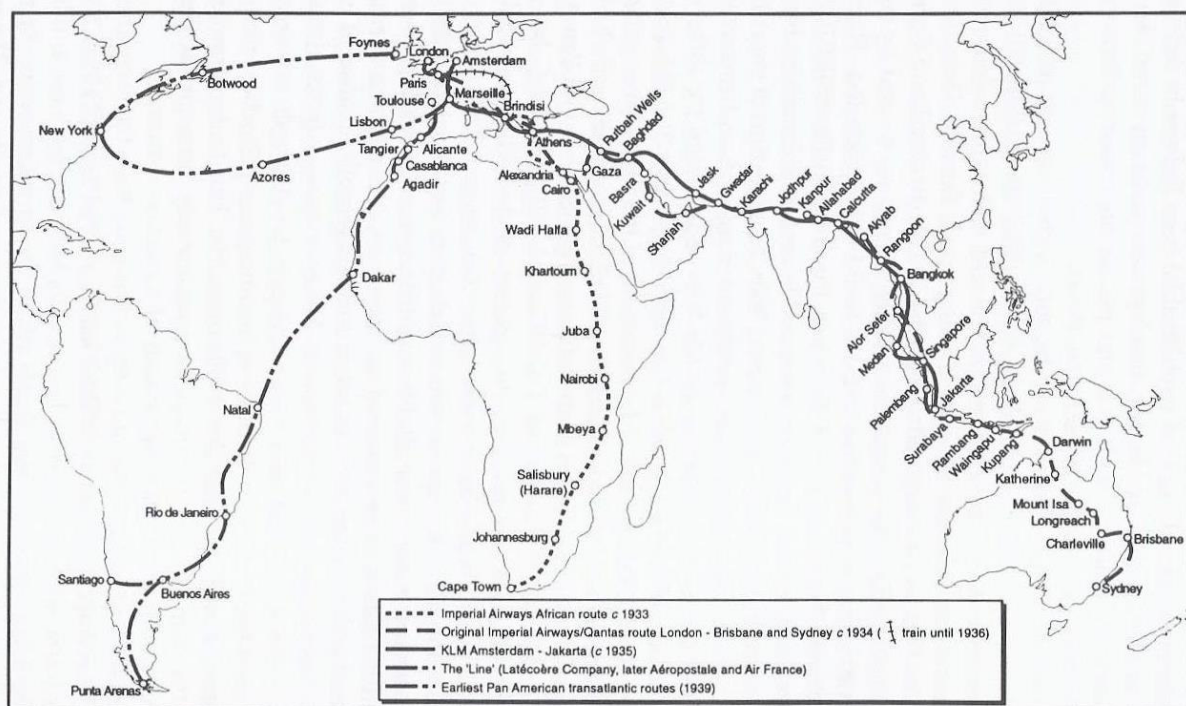


Abb. 89: Eröffnung historischer Interkontinental-Flugrouten in den 1930er Jahren (GRAHAM 1995:13)

Strategisch bedeutsame Städte in Afrika waren vornehmlich mit europäischen Kolonialmächten über deren Airlines verbunden. Diese Prägung durch koloniale Exportausrichtung und ihre begrenzenden Nord-Süd-Muster wirkt in Teilen heutiger Streckennetze immer noch fort. „Air transport networks appear to reinforce core-periphery relationships at both global and regional scales“ (GRAHAM 1995:102). Doch das klassische Bild befindet sich im Wandel. „The old North/South classifications and core-periphery models are less relevant today as new networks of inclusion/exclusion are forged“ (MURRAY 2006:311). Die überkommenen Bewegungslinien kehren sich um in neue, multidirektionale Ost-West-Routen. Sowohl Branchenexperten vom internationalen Dachverband der Flughafenbetreiber als auch Führungskräfte aufstrebender Airlines weisen darauf hin: Der Mittelpunkt des weltweiten Luftverkehrs wandert ostwärts – zumindest aus europäischer Perspektive betrachtet. Dies geschieht vor allem über die großen Flughafendrehkreuze in der Golfregion. Insbesondere im Mittleren Osten (Dubai, Abu Dhabi, Doha) und in der Türkei (Istanbul) entstehen sogenannte „truly global hubs“ (EUROPEAN AVIATION CONFERENCE, EAC 2016), die eine merkliche Verschiebung innerhalb der weltweiten Luftfahrtlandschaft bewirken. Deutsche Fachjournalisten stellen fest: „Die Musik in der Luftfahrt spielt immer weniger im Westen, sondern zunehmend im Osten beziehungsweise in den sogenannten Entwicklungs- und Schwellenländern“ (ROTHFISCHER 2014:17).

Der Blick auf die vom Airports Council International (ACI) jährlich veröffentlichten Passagierzahlen zeigt zwar, dass nach wie vor eine Vielzahl der bedeutendsten Flughäfen in den USA und Europa zu finden ist. Doch es sind Airports aus Nahost und Asien, die mit zweistelligen Wachstumsraten kräftig aufholen (RÖBEN 2015:16, Werte für 2014): Abu Dhabi (21,1 %), Shanghai (17,7 %), Doha (16,8 %) und Seoul-Incheon (15,6 %). Mittlerweile erkennt man in Fachkreisen an: Vor allem die Standorte im Nahen Osten mit ihren großen Airlines wie Emirates, Etihad und Qatar Airways „have reinvented the geography of aviation“ (ALLISON 2015). Mit einer perfekt auf Umsteigeverkehr ausgerichteten Infrastruktur und scheinbar unbegrenzten Kapazitäten sorgen die neuen Hubs zunehmend für eine Umlenkung der Verkehrsströme jenseits der etablierten Drehscheiben. Diese Tendenz wird aus Perspektive des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) gar als „Schieflage“ bezeichnet (zit. FAZ 2016:25). Für den amerikanischen Ökonomen Kasarda sind diese Zahlen Ausdruck einer jeweiligen gesellschaftlichen Grundhaltung: In den USA und Westeuropa sei eine kritische und restriktive Einstellung zu Flughäfen als Quellen von Lärm und Umweltverschmutzung vorherrschend, wohingegen in Asien und dem Mittleren Osten primär der Blick auf die für Wachstum und Wettbewerb nötige Infrastruktur gerichtet bleibe (vgl. KASARDA/LINDSAY 2011).

Marktberichte für das Jahr 2015 zeigen, dass die Flugkapazitäten und -frequenzen in Afrika im Vergleich zum Vorjahr weltweit am stärksten zugenommen haben (vgl. Abb. 90). Enorme Wachstumspotenziale, die dem Kontinent auch für die Zukunft prognostiziert werden (PROLOGIS 2015:20), bestärken die Grenzsituation und Attraktivität des Standorts: „Africa is like a beautiful bride to the world in terms of economic development; it is described as the last frontier [...] with great potential of higher growth in the coming years“ (EZE 2015).

Relative Growth 2015:

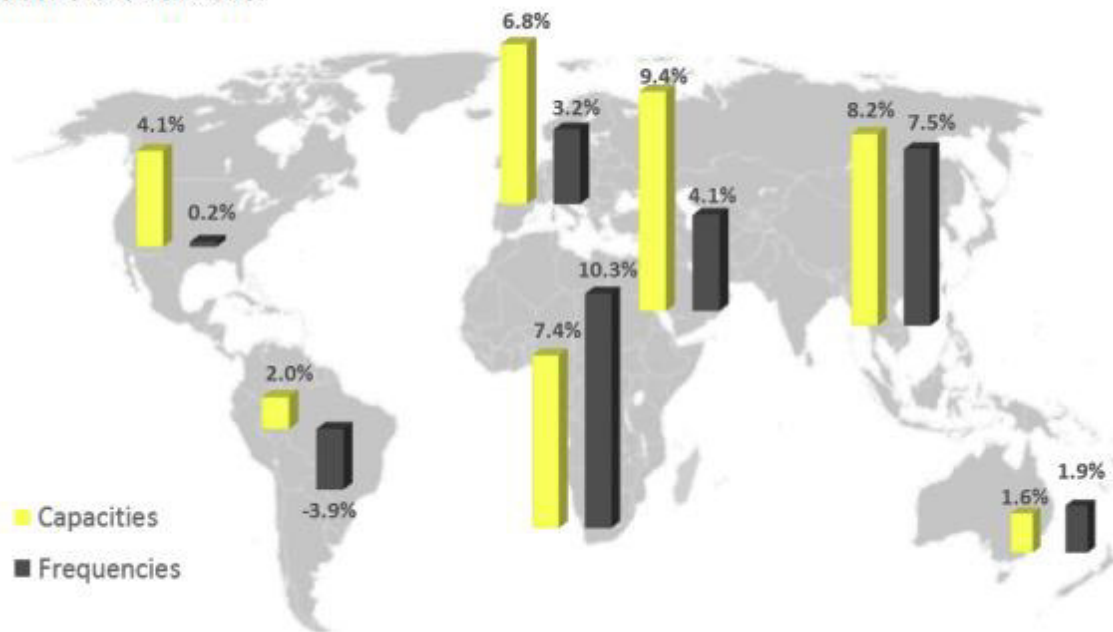


Abb. 90: Relative Zunahme des Flugverkehrs nach Weltregion 2015 im Vergleich zum Vorjahr (PROLOGIS 2015:6)

Über neue Muster im Flugverkehr werden die großen Wachstumsmärkte in Asien, Afrika und Südamerika zunehmend weiter südlich miteinander verbunden. Im Jahre 2005 wurde mit 40 % noch fast die Hälfte des Flugverkehrs von Asien nach Lateinamerika über die USA/Kanada abgewickelt. Zehn Jahre später verringert sich dieser Anteil auf nur noch 22 % (EAC 2016). Hier versuchen sich neben der Golfregion neuerdings auch afrikanische Flughäfen zu positionieren, als Vernetzer zwischen Ost und West (Abb. 91).



Abb. 91: Neue Ost-West-Anbindungen zwischen Asien und Südamerika (PHILIPPINE AIRSPACE 2013)

Der Standort Addis Abeba zeichnet neue Fluglinien, die nicht mehr an alten kolonialen Verbindungen des Globalen Nordens orientiert sind: „connecting China with Brazil via India and the Gulf“ (*The Economist* 2016b). Seine Lage ist „ideally [...] suitable for routings along both axes, north-south and east-west“ (HANLON 2007:138), und erlaubt eine Verschiebung der Umsteige-verkehere. Das zeigen besonders Beispiele für den asiatisch-afrikanischen Markt. Strecken von China nach Afrika über Addis zu führen kann im Vergleich zu Dubai geographisch attraktiv sein. Das Routing von Shanghai nach Johannesburg ist via Addis praktisch genauso lang, wie wenn der Flug über Dubai verläuft (Abb. 92). Und die Strecke vom chinesischen Guangzhou nach Entebbe verkürzt sich mit Umstieg in Addis sogar um 300 Kilometer (Abb. 93). Das begünstigt die Bildung neuer Streckennetze und besitzt das Potenzial, die Ströme von Menschen, Gütern und Informationen zu verschieben.



Abb. 92: Routenvergleich Shanghai-Johannesburg via Dubai bzw. Addis Abeba (CAPA 2011b)

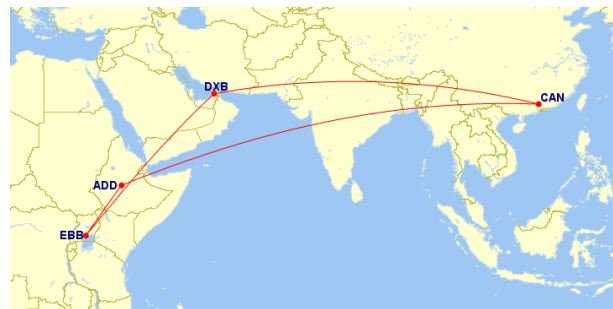


Abb. 93: Routenvergleich Guangzhou-Entebbe via Dubai bzw. Addis Abeba (CAPA 2011b)

Doch trotz derartiger Lagegunst, gegenwärtiger Wachstumsraten und günstiger Zukunftsperspektiven weist der globale OAG Megahubs Index 2015 nach seinen Maßstäben der Konnektivität (vgl. Kap. 4.1.3) noch keinen einzigen Standort in Afrika auf. Dabei ist auf strategischer Ebene bereits jetzt die internationale Bedeutung der Hubs im südlichen und östlichen Afrika unverkennbar. In seiner aktuellen Dynamik schließt Addis Abeba mit Johannesburg auf, wie die absoluten Zahlen der interkontinental angebotenen Sitze zeigen; prozentual kann Addis den weitaus größten Zuwachs in diesem Segment aufweisen (Abb. 94).

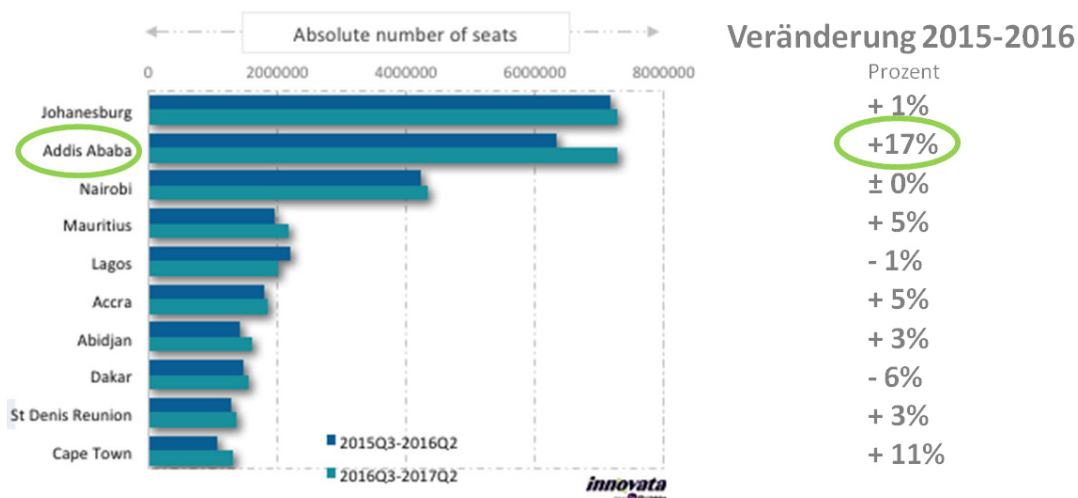


Abb. 94: Afrikanische Airports – Kapazität der Flugsitze interkontinental (nach FORWARDKEYS 2016)

Parallel zum Flugverkehr zeichnen sich in Afrika auch Drehkreuze für andere Funktionen ab. So hat sich bereits 2016 die Anzahl der ‚Hubs‘ in den Bereichen Technologie bzw. Wissenschaft durch zunehmende Investoren und Innovationen innerhalb nur eines Jahres mehr als verdoppelt (DAHIR 2016b). Informations- und Kommunikationstechnologien spielen dabei die führende Rolle für eine „digital transformation across the continent“; die Mehrzahl solcher Hubs sind in den Ländern Südafrika, Ägypten, Kenia, Nigeria und Marokko zu finden. Doch auch Äthiopien taucht in diesem Kontext auf und sieht sich selbst als „Sheba Valley“ auf dem Weg zum „Hub for Software Outsourcing“ (YOHANNES 2018).

Die „next infrastructure growth frontier“ in Afrika bleibt jedoch der Aviation-Bereich (*The Ethiopian Herald* 2015b). Afrika ist zwar die einzige Region weltweit, in der 2016 Verluste eingeflogen wurden (ATW 2016b). Durch eine restriktive und zerrüttete Luftfahrtpolitik befindet sich der Kontinent in der Lage relativer Ausgrenzung und Randständigkeit im globalen Flugverkehr. „Aviation in Africa needs liberalisation and change and that means tackling issues such as taxation on travel to visa constraints, airline ownership, air service agreements, partnerships and investment“. Doch andererseits bietet gerade diese Konstellation den Ausgangspunkt für eine deutliche Expansion des Luftverkehrs und die Öffnung neuer Routen und Märkte. „Now is the time for African aviation to [...] explore globally for a solution to what works and stimulates change“ (OAG 2015a:13). In dieser globalen Grenzlage, an der Schwelle zwischen Sprungbrett und Ausschluss, liegt der Flughafen Addis Abeba und richtet seinen Blick nach Asien.

### 7.1.3 Asiatische Optionen

Einer der am stärksten aufstrebenden Wachstumsmärkte ist der zwischen Afrika und Asien. Seit 2010 hat sich die Anzahl der Flugverbindungen zwischen beiden Kontinenten mehr als verdoppelt; China ist mittlerweile Afrikas größter Investor und Handelspartner geworden (vgl. OAG 2015a:8; LEE 2017). Dies bringt einen umfangreichen Transportbedarf mit sich, nicht nur für chinesische Investoren und Arbeitskräfte, sondern auch in Bezug auf Ressourcen und Güter. Darauf aufmerksam geworden ist die staatliche äthiopische Fluggesellschaft: „Weil die afrikanische Wirtschaft wächst, [...] entstehen Verkehrsströme, die es so früher nicht gegeben hat. Chinesische Investoren reisen in Scharen nach Afrika, um dort in Sachen Rohstoffe ins Geschäft zu kommen. Das Geschäftsmodell Ethiopians zielt genau auf diesen Umsteigerverkehr ab“ (FLOTTAU 2012:48). Die äthiopische Luftfahrtindustrie hat diese Entwicklungen bereits früh erkannt und will weiter davon profitieren. „Asia and Africa have been, and will continue to be, the primary drivers as Ethiopian taps the booming Asia-Africa market“ (CAPA 2015a). Die Übersicht über die größten von Äthiopien aus angeflogenen Ländermärkte spricht für sich (vgl. Abb. 95). Die wichtigste ausländische Zielregion stellt, nur knapp hinter den Vereinigten Arabischen Emiraten, China.



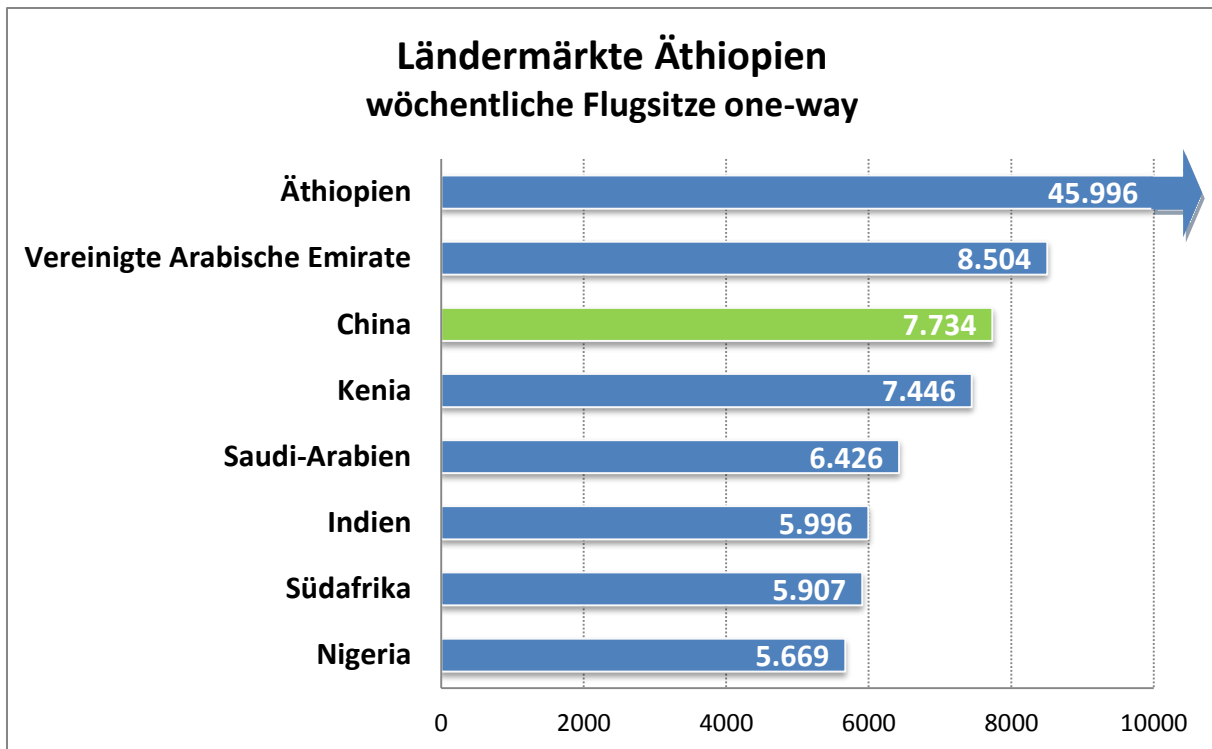


Abb. 95: Länder nach wöchentlich angebotenen Flugsitzen von Äthiopien im Dezember 2016 (Eigene Darstellung nach *anna.aero* 2016b)

Die Lenkung all dieser Verkehre über Äthiopien zielt neben steigenden Passagierzahlen auf den Aufbau neuer Geschäftsverbindungen und die Steigerung ausländischer Direktinvestitionen. Asien ist die vom Aufkommen her größte Zielregion für äthiopische Exporte geworden, seit 2017 gilt: „China leads as Ethiopia’s largest export destination“ (ETHIOPIAN NEWS AGENCY, ENA 2017). Kein anderer Staat der Welt investiert so viel in Äthiopien wie China (FORUM ON CHINA-AFRICA COOPERATION, FOCAC 2017c) – mit weitreichenden Auswirkungen auf Infrastruktur, Landwirtschaft, Dienstleistung und Bildung. Diese Aktivitäten werden von äthiopischer Seite mit den nötigen Flugverbindungen unterstützt: „It’s a business interest, more Chinese workers are coming to Africa, more Chinese investors are coming to Africa. And, so you need to have more flights to China“ (m/Journalist; ■ Interview 04). Mit anderen Worten: Die Rolle des Addis Ababa Airport ist keinesfalls nur in „accidents of geography“ (HANLON 2007:137) begründet, sondern stützt sich auf den Entwicklungstrend genau dieser Passagierströme. Mit einer Anpassung des operativen Geschäfts und einer Ausrichtung auf asiatische Transferpassagiere positioniert sich der Flughafen in seiner geographischen Lage ganz bewusst als afrikanisches Eingangstor für Asien. So schreibt der *Economist* (2016a): „IF THERE is a modern gateway from the east to Africa, it is arguably Addis Ababa’s airport“.

Insbesondere für den chinesischen Markt fungiert Addis als Umschlagplatz mit wachsendem Erfolg: Mittlerweile wird hier mehr als die Hälfte aller Nonstop-Flugkapazitäten zwischen Afrika und China abgewickelt, wie aktuelle Branchenstudien hervorheben. Äthiopien „has recognised its market opportunity as a gateway for air services between China and Africa, creating an effective hub at Addis Ababa Airport“ (*African Aerospace* 2016a). Der Überblick über die jährliche Sitzplatzkapazität der vier wichtigsten afrikanischen Airlines zwischen Afrika und

China unterstreicht diese in den letzten zehn Jahren ganz deutlich herausgebildete Dominanz (Abb. 96). Ethiopian hat im Kernmarkt China seit 2007 seine Kapazitäten mehr als verdreifacht, während andere afrikanische Airlines in diesem Segment nur moderat gewachsen sind. Damit ist man zum größten afrikanischen Carrier nicht nur in China, sondern auf dem gesamten asiatischen Markt aufgestiegen – das Angebot nach Asien macht inzwischen knapp ein Drittel der insgesamt angebotenen Sitzkilometer (ASK) aus (CAPA 2015b).

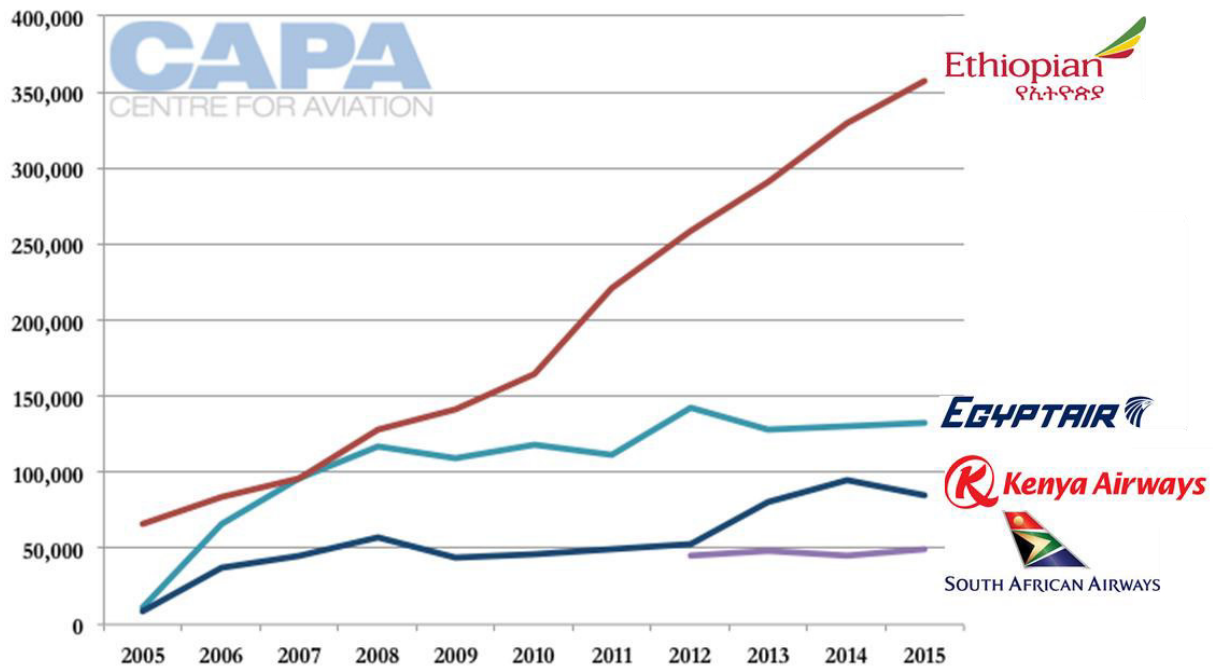


Abb. 96: Jährlich angebotene Sitzplatzkapazität zwischen Afrika und China für Ethiopian Airlines, EgyptAir, Kenya und South African Airways im Zeitraum 2005-2015 (nach CAPA 2015a)

Diese herausragende Stellung spiegelt sich in der hohen Anzahl von Flügen zwischen beiden Ländern wider. China wird von Ethiopian mehrmals täglich angesteuert, lange Zeit vorrangig Shanghai, Beijing und Hong Kong. Es starten aber immer mehr Flüge auch nach Guangzhou. Diese Stadt, die aufgrund ihrer großen afrikanischen Händler- und Studenten-Community auch den Beinamen „Chocolate City“ besitzt (*The Ethiopian Herald* 2015b), ist mittlerweile Ethiopians wichtigstes chinesisches Ziel geworden. Mehr noch: Diese Route hat sich inzwischen sogar zur bedeutendsten Langstreckenroute der Airline weltweit entwickelt (mit einer Kapazität von über 5.000 Flugsitzen pro Woche; CAPA 2015b). Reisende aus Guangzhou fliegen nicht nur nach Äthiopien, sondern über Addis zu Destinationen in ganz Afrika und nach Brasilien. Umgekehrt haben Passagiere aus Afrika Anschluss an das asiatische Netz des Partners Air China. Wieder gilt: Ein entscheidendes Merkmal für den Erfolg dieser Strecken zwischen Asien und Afrika sind bestehende Partnerschaften über globale Airline-Allianzen. Weitere äthiopische Wachstumspläne in China und im südostasiatischen Raum folgen diesem Muster: Mit dem Air China-Inlandhub Chengdu wird im Mai 2017 die fünfte chinesische Destination von Ethiopian Airlines eröffnet, der Nachbarstaat Singapur steht seit Juni 2017 täglich im Flugplan. Vom Singapore Airlines-Drehkreuz Changi sind dann mehr als 90 Ziele in der Region Asien-Pazifik erreichbar. Für die Zukunft kündigen sich bereits zwei weitere Ziele in China an: Das ostchinesische Hangzhou, als

„emerging technology hub and home to e-commerce giant Alibaba“, und das am Perflussdelta gelegene „major innovation and entrepreneurship center“ Shenzhen (FOCAC 2017b).

Demenstprechend lässt sich am Flughafen Addis Abeba eine Marketingstrategie beobachten, die ganz offensiv in Richtung China orientiert ist. Airport und Airline sind sich einig: „We are promoting Addis Ababa as the most Chinese friendly airport“ (zit. BEKELE 2016c). Für Transferpassagiere aus China stehen spezielle Lounges, Informations- und Serviceschalter mit chinesischem Personal bereit (vgl. Abb. 97). In den Terminals und Gates des Bole International Airport (amh.: ቦሌ ዓለም አቀፍ አውሮፕላን ማረፊያ) begegnen den Reisenden neben der englischen Sprache immer mehr chinesische Schriftzeichen (vgl. Abb. 98).

An der zentralen Ausbildungs- und Qualifikationsstätte Ethiopian Aviation Academy gehört, wie auf eigenen Begehungen beobachtet werden konnte, mittlerweile auch die Schulung chinesischer Flugbegleiterinnen und -begleiter zum Programm. Auszubildende aus China werden bewusst von Äthiopien angeworben, um den Bedürfnissen zunehmender asiatischer und vor allem chinesischer Passagiere besser gerecht werden zu können. Dies soll die Attraktivität der Marke Ethiopian Airlines bei chinesischen Kunden steigern und eventuelle sprachliche und kulturelle Vorbehalte abbauen.



Abb. 97: Chinese Help Desk am Addis Ababa Airport (Foto FG, 6.10.2017)



Abb. 98: Chinesische Service-Einrichtungen am Addis Ababa Airport (Fotos FG, 6.10.2017)

Tatsächlich befürworten neben äthiopischen Akteuren der Luftfahrtindustrie immer mehr Chinesen den eingeschlagenen Entwicklungspfad. Die Vielzahl chinesischer Arbeitskräfte, Ingenieure und Geschäftsleute, die sich in Addis auf der Durchreise zu ihren Arbeits- und Baustellen innerhalb Afrikas befinden, begrüßen die für sie eingerichtete Infrastruktur. Sie sind gleichermaßen Nutzer wie Gestalter. In unmittelbarer Nachbarschaft des Bole Airports baut die Fluglinie mithilfe der Chinese Construction Company ein Vier-Sterne-Hotel, das nach Presse-Angaben das größte chinesische Restaurant in Afrika beherbergen wird. „The restaurant will be run by Chinese management and will have Chinese senior chefs and waiters.“ Damit möchte man den chinesischen Marktteilnehmern weiter entgegenkommen – am Boden wie in der Luft an Bord der Airline: „We want to make our hub convenient for Chinese travelers“ (zit. nach BEKELE 2016c). Auch mit kulinarischen Marketingaktionen wird um die Aufmerksamkeit der Kunden geworben: Unter dem Motto „Ethiopian Airlines is taking you home“ bot die Fluggesellschaft chinesischen Passagieren, die sich auf der Rückreise von Afrika zum Chinesischen Neujahrsfest 2016 befinden, bereits am Bole Airport traditionelle chinesische Teigtaschen („Dumplings“) zum Essen an (vgl. *Xinhua* 2016). 2018 wird Addis Abeba erstmals unter den Top 15 jener Airports gelistet, über die Chinesen zum Neuen Jahr nach Hause fliegen (vgl. Abb. 99).

Mehr und mehr übernimmt der Bole Airport die Rolle als chinesischer Transfer-Hub und wird mit all seinen Einrichtungen zu einem wahren Zentrum für „observations on China in Africa“ (RUKATO 2016). Die äthiopischen Flughafen- und Airline-Manager gehen sogar noch weiter und erklären ihren Flughafen für Chinesen zu einer zweiten Heimat „home away from home“ (*Xinhua* 2016).

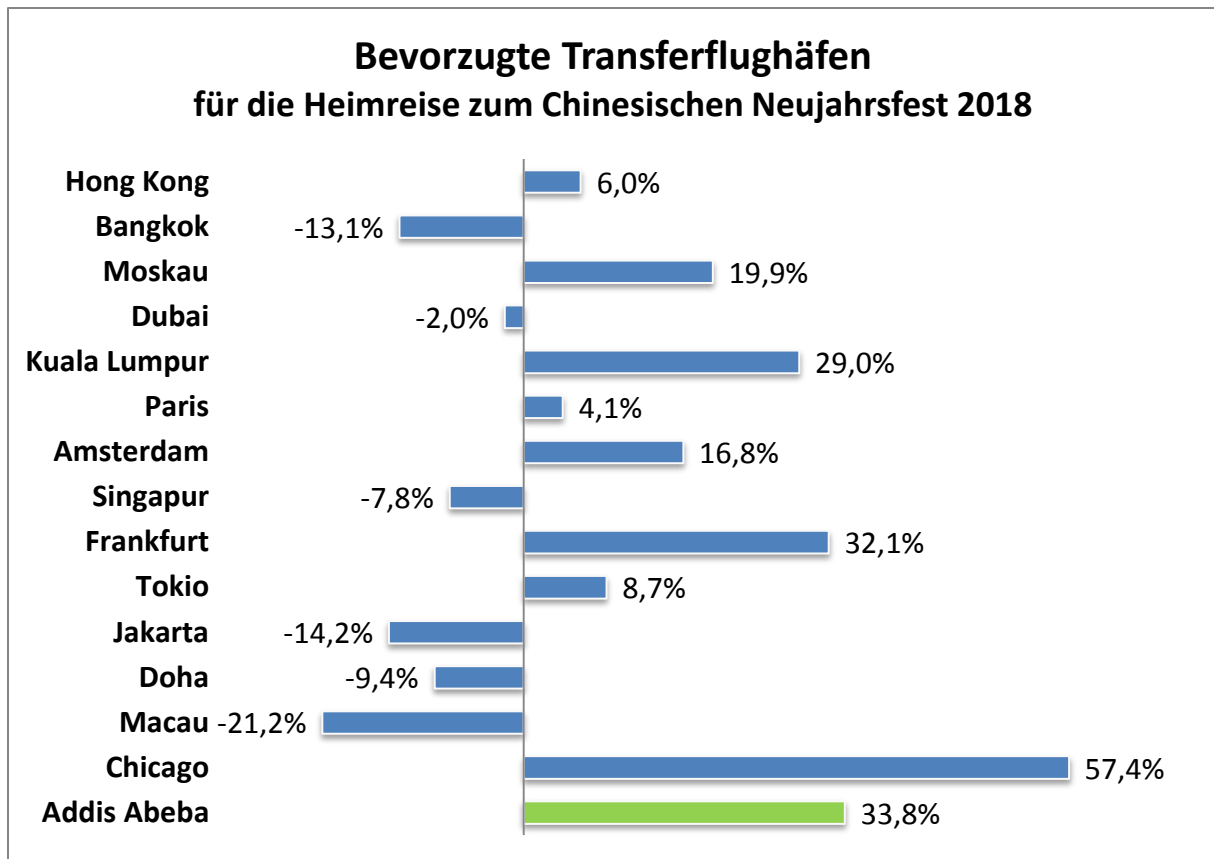


Abb. 99: Die Top 15-Airports für die Heimreise zum Chinesischen Neujahr 2018 (Eigene Darstellung nach FORWARDKEYS 2018)

Eine derartige Fokussierung am Flughafen Addis Abeba auf asiatische Optionen ist nicht losgelöst zu sehen von politischen Rahmenbedingungen. Äthiopien wird aufgrund seiner autoritären staatlichen Führung und der enormen, im letzten Jahrzehnt vollzogenen wirtschaftlichen Wachstumssprünge auch als einer der „lions on the move“ (MCKINSEY GLOBAL INSTITUTE 2016) bzw. „der afrikanische Tiger“ titulierte (SCHAFFNIT-CHATTERJEE 2013) – in bewusster Anlehnung an die asiatischen Tigerstaaten. Zu deren Vorzeigegrößen gehören exportorientierte Industrialisierung, niedrige Lohnkosten und zweistellige Wirtschaftswachstumsraten. Unter vergleichbaren Vorzeichen sieht sich auch Äthiopien.

Die enge Beziehung zwischen Äthiopien und China, „both de-facto one-party states that have pursued a heavily state-driven development model“ (FORTIN 2015:55), soll Vorbildfunktion für weitere chinesisch-afrikanische Kooperationen haben. Auch in der Luftfahrtbranche ist man sich dessen bewusst: „Chinese use their projects in Ethiopia as a showcase for other African nations“ (m/Aviation Academy; ■ Interview 16). Chinesische Firmen sind mittlerweile die größten Investoren in Äthiopiens ‚manufacturing sector‘ (vgl. DAVIES 2016). Dieses Engagement setzt sich im globalen Wettbewerb durch, vor allem was die Verkehrsinfrastruktur und den hochdynamischen Bausektor betrifft, wie der Airline-Chef selbst feststellt: „Wenn wir neue Projekte starten, können wir zwischen europäischen, indischen, brasilianischen, chinesischen und vielen anderen Partnern wählen. Die Chinesen machen nur oft das beste Angebot. Vor allem bei Bauprojekten sind sie den Europäern weit überlegen“ (zit. SCHULTZ 2017). Infolgedessen wächst nicht nur der bilaterale Handel, sondern „air infrastructure“ wird zu einer „major pillar of the two

countries‘ cooperation“. Diese soll, so der äthiopische Transportminister, weiter ausgebaut werden (vgl. FOACAC 2017a). Schon jetzt setzen chinesische Firmen wie der Rüstungs- und Flugzeugkonzern Aviation Industry Corporation of China (AVIC) Expansionspläne des Bole International Airport an seinem aktuellen Standort um (Abb. 100; vgl. Kap. 8.4.1). Auch Bau und Betrieb des neuen Stadtbahnsystems in Addis befinden sich in chinesischer Hand (vgl. Kap. 7.4.1). China ist zum führenden Geldgeber für den Ausbau afrikanischer Infrastruktur insgesamt geworden, wie der Africa Construction Trends Report 2015 feststellt (FOCAC 2016).



**Abb. 100:** Bautätigkeit auf dem Bole International Airport durch chinesische Konzerne (Foto FG, 16.3.2016)

Nicht nur finanzielle Faktoren machen Geschäfte mit den chinesischen Partnern für Äthiopien attraktiv. Auch Mentalitätsunterschiede sind es, die als Gegensatz zu europäischen Einstellungen wahrgenommen werden. Dort seien die Erwartungen allein von Gewinnmaximierung und Risikominimierung geprägt. Chinesische Deals hingegen liefen weniger zögerlich ab und steuerten direkt auf umfassende neue Partnerschaften, lobt die äthiopische Fluglinie: „Die chinesischen Staatsfirmen bieten uns Pakete an: Design, Bau und Finanzierung. Bei Europäern müssen wir die Finanzierung selbst mit den Banken verhandeln“ (zit. SCHULTZ 2017). Außerdem, so klärt ein chinesischer Gesprächspartner aus der Reisebranche auf: „China don’t touch politics and tax“ (■ Interview 19). Im Gegensatz dazu seien westliche Initiativen vielfach meist an politische Bedingungen geknüpft.

Für den Addis Ababa Airport stellt der Ethiopian Airlines-Chef fest: „Die Globalisierung verändert die Landkarte: Afrikas Blick richtet sich zusehends nach Osten statt nach Norden“ (zit. SCHULTZ 2017). Die neuen Verkehrsströme bedeuten nicht nur den direkten Austausch von Waren, Personen, Kapital und Wissen. Sie stehen in einem weiteren Sinne für Transformationsprozesse und die Eröffnung alternativer Entwicklungspfade. „Put simply, it opens up another avenue for development where the World Bank and IMF doctrines have until recently been the only show in town“ (HORESH 2017). Die Übernahme eines chinesisch geprägten Modells wirtschaftlicher Entwicklung genießt in vielen Ländern Afrikas überhaupt zunehmende Popularität. Dass dabei

staatlich kontrollierte Stabilität häufig auf Kosten politischer Freiheit durchgesetzt wird, tut der Bewunderung keinen Abbruch. Diese wachsenden Einflüsse, die mit einem westlichen Demokratieverständnis oft nicht zu vereinbaren sind, werden aus afrikanischer Perspektive überwiegend als wirtschaftliche Bereicherung gesehen, wie eine Studie von Afrobarometer zeigt: Im Durchschnitt bewerten 63 Prozent der Befragten aus 36 afrikanischen Ländern Chinas Einfluss als „somewhat“ or „very“ positive“ (LEKORWE et al. 2016:3).

In Äthiopien ist man derartigen Optionen offen gegenüber eingestellt: „So the Chinese government is providing loans, so that their companies are creating job opportunities here in Africa. So Ethiopia is one of the countries, where is benefitting from Chinese funding. It's a mutual interest. Ethiopia is building its infrastructure and the Chinese companies are making business here. [...] it's the Chinese that are pumping more money currently” (m/Journalist; ■ Interview 04). Allerdings stellt sich bei näherer Betrachtung und im Austausch mit Gesprächspartnern heraus, dass auf allen diesen Feldern Intransparenz vorherrscht. Es drängt sich wiederholt der Eindruck auf, dass Ausmaß und Qualität der neu geschaffenen Arbeitsplätze fragwürdig bleiben und der Kreis lokaler Nutznießer eher gering ist (so auch bei LIN/WANG 2014:22). Überhaupt mag eine zunehmend asiatische Bestimmung und Priorisierung problematisch erscheinen und mit einem Verlust lokaler Identität verbunden sein. Dies jedenfalls kann man am Flughafen Addis Abeba direkt beobachten: „Passengers passing through [...] will be surprised to find that getting an Ethiopian meal is remarkably difficult. Asian dumplings, however, are available at two different cafés” (*The Economist* 2016a). Neben monetären und alltagskulturellen Zeugnissen werden über den Airport auch neue Arbeitsstrukturen aus China eingeführt. „Something new has already started moving to Africa: factories. Factories are the bridge that connects China, the current Factory of the World, to Africa, the next Factory of the World. Over the past fifteen years, [...] many have landed in Africa” (SUN 2017). Diese Landung ist in Äthiopien deutlich sichtbar, etwa bei der Ansiedlung von Textilindustrie: „China is turning Ethiopia into a giant Fast-Fashion Factory“ (DONAHUE 2018, vgl. Abb. 101).

Ökonomisch betrachtet bieten derartige Fabriken als Massenproduktionsstätten neue Arbeitsplätze, Einkommensquellen und damit Anschlussmöglichkeiten für Teilhabe an globaler Wirtschaft. Internationalen Fachstudien zufolge sind zwischen 2010 und 2015 aus China 10,7 Mrd. US\$ an Krediten geflossen (vgl. DONAHUE 2018). Äthiopien verspricht sich durch die mit diesem Geld geschaffene Infrastruktur einen Aufstieg in den Kreis der ‚Middle Income Countries‘. Durch die gewaltigen Investitionen und Aktivitäten drohen aber gleichzeitig Korruption in deren Verwaltung, Abstriche bei Qualitätsstandards sowie Ausbeutung von Mensch und Umwelt (SUN 2017). Der Leiter einer chinesischen Bekleidungsfirma erklärt stolz im neu eröffneten südäthiopischen Hawassa Industrial Park: „Twenty-four months ago, the land we're sitting on was farm fields [...]. That is Ethiopia!” (zit. DONAHUE 2018) – 500 Subsistenzwirtschaft betreibende Farmer der ethnischen Gruppe der Sidama haben das Nachsehen. In der Auseinandersetzung zwischen fremden Investoren und lokalen Akteursgruppen liegt zwar die Chance für den Aufbau von „new types of organizations, partnerships, and power structures“. Dies läuft jedoch nicht ohne Konflikte ab. Und es bedarf großer Mühen und Anstrengungen, mit

den scheinbar unausweichlichen „trade-offs between development and democracy, economic growth and environmental health“ umzugehen (SUN 2017).



Abb. 101: Chinesische Textilindustrie in Äthiopien (DONAHUE 2018)



Der Hub Addis bündelt verschiedene Bewegungsströme aus Fernost. Daran lassen sich mehrgestaltige Perspektiven auf Chinas Einfluss in Äthiopien ableiten. Die imposante Darstellung einer Weltmacht gehört ebenso dazu wie der Export nicht-demokratischer Führungsstile, die Unterstützung durch einen kraftvollen, befreundeten Investor ebenso wie die konsequente und rückhaltlose Durchsetzung nationaler Interessen. Die Infrastruktur am Addis Ababa Airport trägt dem Rechnung: Sie unterstützt mit ihrer strategischen Ausrichtung auf afrikanisch-asiatischen Flugverkehr „Asia’s scramble for Africa“ (*The Economist* 2016a). Das eröffnet eine größere Einflussnahme rivalisierender Akteure. Denn neben China treten zunehmend auch andere ausländische Akteure auf, beispielsweise aus Indien, Japan, der Türkei und Saudi-Arabien. Sie verändern mit ihren Großinvestitionen in Bereichen wie Infrastruktur und Agrarwirtschaft die bestehenden Strukturen und Raummuster. Mit ihrer Nachfrage knüpfen sie über den Flughafen neue Handelsrouten, weitab von gängigen ‚Nord-Süd-Mustern‘. Diese Aktivitäten eröffnen dem äthiopischen Staat insgesamt neue Chancen und werden von der regierungseigenen Ethiopian Investment Commission ausdrücklich unterstützt (EIC 2015). Gleichzeitig schafft die engere Verknüpfung mit diversen ausländischen Partnern, die der Airport leistet, im Land selbst eine komplexe Situation aus vielfältigen Herausforderungen und möglicherweise entstehenden neuen Abhängigkeiten. Denn es ist nicht abschließend klar, wer tatsächlich von der steigenden asiatischen Präsenz profitieren wird. Fokussiert auf die Potenziale, doch in seiner Zuspitzung umso mehr nachdenklich stimmend stellt der Ethiopian Airlines-Chef mit Genugtuung fest: „Arbeitsintensive Industrien verlassen China bereits wegen gestiegener Kosten und großer Umweltprobleme. Und was ist der einzig fruchtbare Boden für jene, die China verlassen? Afrika! Ein riesiger Kontinent, voller Rohstoffe und einer jungen Bevölkerung von einer Milliarde Menschen“ (zit. nach WEDEKIND/SPAETH 2018:28).

Die Vorhersagen von Airbus für den Flugverkehr von und nach Asien sehen das größte Wachstum auf den afrikanischen Strecken. Die Vorausberechnungen bestätigen, „how aviation is developing around the compass, not just north and south but increasingly west and east“ (AIRBUS 2016:91). Diese Tendenz wird auch von Seiten der äthiopischen Fluglinie weiter verfolgt. Neben der Anerkennung von etablierten Märkten in Europa und den USA gilt: „Ethiopian’s focus remains on Asia and Africa“ (CAPA 2015a). Dabei spielt der afrikanische Heimatkontinent eine Schlüsselrolle.

### **7.2 Kontinentaler Hub – EIN Himmel über Afrika?**

Vor dem Hintergrund der Globalisierung werden Stimmen laut, die nach dem ‚einen‘ Afrika rufen, das sich solidarisch zusammenschließt, um gemeinsam am weltweiten Geschehen teilzunehmen und einheitliche Ziele zu erreichen. Dies gilt insbesondere für den aufstrebenden afrikanischen Luftfahrtbereich; so etwa der CEO der äthiopischen Fluggesellschaft: „Globalisation is coming to Africa in a big way. So, whether we like it or not, we have to join the forces [...] and we will participate in that process. [...] In the aviation sector, we should have our own home grown carriers who will employ Africans. [...] We have to make sure that Africans get the benefits of the fruits for Africa and make sure the job remains in Africa, whether it is in Ethiopia or in Nigeria, we can always find amicable solution“ (zit. UWALEKE 2015). Für die Vernetzung des großen und vielgestaltigen Kontinents wird dem Flugverkehr eine exklusive Schlüsselrolle

zugeschrieben: „Given the size of the African landmass, only aviation can play this continent-wide integrator role at present” (GASHAW 2018). Insofern lautet das übergeordnete Motto „Connecting Africa” (Abb. 102).



Abb. 102: Connecting Africa (IATA 2015a)

Die Rahmenbedingungen dafür sind vielversprechend: „African consumerism is growing, its global stature is growing, its economies are growing and it is increasingly entrepreneurial in its behaviour” (OAG 2015a:13). Akteure wie die Afrikanische Union (AU) und der Dachverband der Fluggesellschaften (IATA) bauen ihre Kooperation weiter aus, um globale Standards regional umzusetzen und die sozio-ökonomische Entwicklung auf dem Kontinent mit Hilfe eines sicheren, effizienten und nachhaltigen Flugverkehrs voranzubringen (AFRICAN UNION 2015). Soziale und wirtschaftliche Integration durch die Luftfahrt steht auch im Mittelpunkt der Jahresversammlung afrikanischer Airlines 2017: „Aviation is uniquely placed to link Africa’s economic opportunities internally and beyond. And in doing so, aviation spreads prosperity and changes peoples’ lives for the better. That’s important for Africa. Aviation can help in achieving the UN’s Sustainable Development Goals, including the eradication of poverty and improving both healthcare and education” (IATA 2017j). Man ist versucht, diese über die Luftfahrt transportierten Bilder vollständig anzunehmen und den Kontinent unter einem klaren und heiteren Himmel vereint zu betrachten.

Doch die Realität, etwa beim Abkommen über einen einheitlichen afrikanischen Luftraum, ist eine andere. Hier zeigt sich der Himmel über Afrika nicht überall in den gleichen Farben; vielmehr vollzieht sich die Umsetzung dieses Anliegens sehr bruchstückhaft, ebenso wie sich auch die Luftfahrt selbst innerhalb des Kontinents extrem ungleich entwickelt hat. Auch aus Aviation-Perspektive lässt sich Afrika daher kaum als einheitlicher Raum betrachten. Doch sind sich erst wenige Experten dieser Notwendigkeit der Differenzierung bewusst: „We talk about Africa as

a single land mass, but it's very diverse. [...] There are many Africas within Africa, many regions: north, east, west, south, central. I see every one of those areas differently with different potential, with different requirements and different complications" (*African Aerospace* 2016b).

Airbus etwa unterteilt den Kontinent für seine Marktvorhersagen in die drei „traffic regions“ Nordafrika, Subsahara-Afrika und Südafrika (GORDON 2016:43). Allerdings wird eine solch generalisierende Einteilung kaum dem wirtschaftlichen West-Ost-Gefälle gerecht, das etwa infolge veränderter Öl- und Rohstoffpreise auch die Nachfrage im Luftraum beeinflusst. „There is a rapid shift in the centre of gravity of growth on the continent, from West to East Africa. Arguably, investor sentiment towards western African economies, such as Nigeria and Angola, has soured in recent times, but high-growth East Africa is offering the growth that capital requires" (DAVIES 2016). Von einer derartigen Zweiteilung in Anlehnung an das West-Ost-Gefälle berichtet auch eine aktuelle Analyse der Flugreservierungsdaten in Afrika: „We are seeing a tale of two Africas" (vgl. DAHIR 2016d). Andere Studien gehen in ihrer Differenzierung noch weiter und listen Länder nach Bevölkerungsgröße und Zahl der angebotenen Flugsitze (ICA 2012:48). Hier stehen an vorderster Stelle Südafrika und die nordafrikanischen Staaten Ägypten, Marokko, Algerien und Tunesien weiterhin als ökonomische Kerngrößen. Zusätzlich werden Nigeria, Kenia und Äthiopien als die drei wichtigsten Märkte in Subsahara-Afrika genannt und unterschieden: Kenia und Äthiopien zeichnen sich demnach durch ihre nationalen Fluggesellschaften und deren starke Streckennetze aus; Kenia besitzt traditionell einen höheren Anteil an touristischen Flügen, während Äthiopien vor allem von Transferpassagieren profitiert. Wie bereits erwähnt tragen der Ausbau von Infrastruktur und Exportindustrie sowie wachsende Investitionen aus China ebenfalls zum äthiopischen Steigflug bei. Das Luftfahrtaufkommen in Nigeria hingegen basiert vornehmlich auf der Bevölkerungsstärke des Landes und der wirtschaftlichen Vormachtstellung in Westafrika, leidet aber unter instabiler Währung, Korruption und Verteilungskonflikten der Einnahmen aus der Rohstoffindustrie. Überall zeigt sich, wie eng Luftfahrt und Wirtschaft miteinander verknüpft sind, denn in beiden Sphären gilt der Befund: „the pattern of growth across countries is far from homogeneous, suggesting that Sub-Saharan Africa is growing at diverging speeds" (WORLD BANK 2016:5). Kleinere Märkte finden in abgeschwächter Form als Touristendestinationen Erwähnung, wie z.B. Namibia und Botswana im Süden oder Senegal und Gambia im Westen.

Dementsprechend unterschiedlich fallen die Bilanzen der afrikanischen Flughäfen aus, sie zeigen laut einem renommierten World Airport Report 2016 „no clear regional patterns in Africa“ (ATW 2016e). An allen afrikanischen Airports zusammengenommen sind die Passagierzahlen 2015 sogar leicht (um 1,6 %) zurückgegangen, nachdem 2014 noch ein Wachstum von 5,4 % erreicht werden konnte. Der Rückgang basiert vor allem auf Einbrüchen im Markt von West- und Nordafrika. Nigerias Flughäfen haben Verkehr verloren durch fehlende Auslandsdirektinvestitionen und eine schwächere Nachfrage im Inland „caused by civil unrest and security issues“ (ebd.). Die Flughäfen Nordafrikas, im touristischen Verkehr traditionell stark, hatten infolge terroristischer Anschläge in Tunesien und Ägypten große Einbußen zu beklagen, die sich zum Teil auch auf das nicht direkt betroffene Marokko auswirkten. Dagegen konnten in den größten Zielländern im Osten und Süden Zuwächse erreicht werden. In Südafrika sind die Passagierzahlen aufgrund internationaler Ankünfte gestiegen, obwohl sich die nationale Airline in

wirtschaftlichen Schwierigkeiten befindet (DAHIR 2016d). Im Wachstumsmarkt Ostafrika waren die Zunahmen trotz terroristischer Bedrohungen und politischer Spannungen besonders groß. Hier verläuft der Konkurrenzkampf zwischen Addis und Nairobi weiterhin zugunsten der Äthiopier, denn „the country’s strategy to position Addis Ababa as a key gateway to the continent have helped boost traffic levels“ (ATW 2016e). Nicht nur bei den Zuwachsraten, sondern auch bei den absoluten Zahlen führt der Airport den innerafrikanischen Flugverkehr an (Abb. 103).

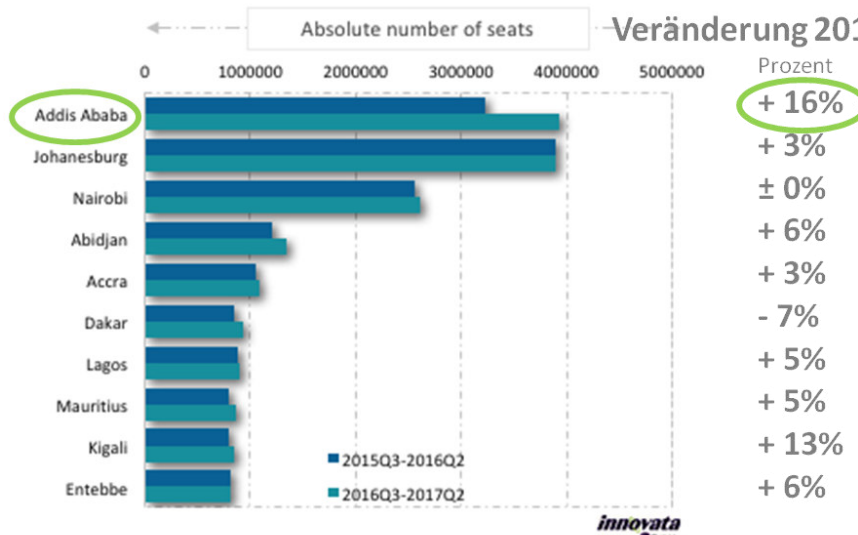


Abb. 103: Afrikanische Airports – Kapazität der Flugsitze kontinental (nach FORWARDKEYS 2016)

Unterschiedlich starke Luftfahrtregionen und -systeme in Afrika spalten den Kontinent zwischen Nord und Süd und zwischen West und Ost. Diese Fragmentierung spiegelt nicht nur wirtschaftliche, politische und kulturelle Differenzen wider, sondern auch innerafrikanische Rivalitäten und Konkurrenzen, die sich im Zuge des globalen Wettbewerbs auf dem Kontinent weiter verstärken. Begrenzte Zugänge zum internationalen Handel sind ein Resultat aus Marktrestriktionen, hohen Gebühren und Steuern im Flugverkehr sowie Mängeln bei Infrastruktur, Service und Management. Diese Herausforderungen stehen den wirtschaftlichen und sozialen Benefits durch den Flugverkehr vielfach im Wege. Einen großen Anteil daran, wie sich die Lage am afrikanischen Himmel gestaltet, hat der Flughafen Addis Abeba. Er ist als kontinentaler Hub das Zentrum für innerafrikanische Erreichbarkeit. Von ihm strahlen Machteinflüsse aus, die sich über Partner-Airlines und Sekundärhubs weiter verbreiten. Hier entstehen im Einklang mit dem äthiopischen Staat neue Architekturen der Luftfahrt, die zwischen panafrikanischer Idee und Solidarität auf der einen und separaten, eigenständigen Einheiten auf der anderen Seite operieren.

### 7.2.1 Die Yamoussoukro Declaration – Das Ziel ‚Open Skies‘

Die Idee, Afrika über einen gemeinsamen und einheitlichen Luftraum zu integrieren, besteht schon länger. Bereits 1988 wurde mit der ‚Yamoussoukro Declaration‘ die Grundlage für eine „New African Air Transport Policy“ gelegt (UNECA 1988). Die Erklärung, auf die sich 40 afrikanischen Staaten in Yamoussoukro/Elfenbeinküste verständigt haben, sah zunächst eine Kooperation afrikanischer Airlines vor. Dieser Schritt ist im historischen Kontext eines post-kolonialen

Afrika zu sehen: Viele unabhängig gewordene Staaten hatten erstmals nationale Fluglinien gegründet, um ihren Status als eigenständige Nation zu untermauern. Innerafrikanische Flugverbindungen gab es nur wenige, vielmehr lag der Fokus immer noch auf Strecken nach Europa. Eine Kooperationsabsicht innerhalb dieser vielfach durch Protektionsismus gekennzeichneten „infant-industry“ (NJOYA 2016:8) bedeutete daher einen entscheidenden Richtungswechsel hin zu panafrikanischer Kooperation und zu einer Liberalisierung und Öffnung des Luftverkehrs.

In einer nächsten Stufe sollten über die Einrichtung eines eigenständigen Luftraums in Afrika kontinentaler Handel und die Vernetzung der Mitgliedsstaaten vorangetrieben werden. Dieses Ziel regionaler Integration wurde im Jahre 1999 in Form der ‚Yamoussoukro Decision‘ bekräftigt und als „historic agreement of pan-African liberalization of air services“ gefeiert (SCHLUMBERGER 2009:28). Auf Basis der vorangegangenen Initiativen sollte die Liberalisierung des afrikanischen Luftraums umgesetzt werden. Dazu sah das Abkommen eine Harmonisierung der Luftfahrtspolitik vor „in order to eliminate non-physical barriers that hamper the sustainable development of air transport services in Africa“ (UNECA 1999:1). Mit der Yamoussoukro Declaration einigten sich 44 unterzeichnende Staaten auf eine Deregulierung und Öffnung ihrer Luftfahrtmärkte für mehr afrikanischen Wettbewerb. Wesentlichen Anstoß für das Abkommen gaben die Wirtschaftskommission für Afrika (UNECA) und die African Civil Aviation Commission (AFCAC), die organisatorisch von der Afrikanischen Union (AU) und inhaltlich von der International Air Transport Association (IATA) unterstützt werden. Ziel war es, die Zugänge zu Verkehrsrechten zu vereinfachen, die Tarife zu senken, Kapazitäten und Frequenzen zu erhöhen und eine Steigerung der Konnektivität insgesamt zu erreichen. In diesem Zusammenhang wird vor allem die umfassende Gewährung von Freiheiten der Luft als Kernpunkt angesehen: „The main elements are the granting to all state parties to the decision the free exercise of first, second, third, fourth, and fifth freedom rights on both scheduled and non-scheduled passenger and freight (cargo and mail) air services performed by an eligible airline“ (SCHLUMBERGER 2010:11). Diese reichen von bloßen Überflugrechten (1) über die Gewährung technischer Zwischenstopps zum Tanken bzw. Wartung (2), die Beförderung von Passagieren und Fracht zwischen Heimat- und Zielland (3, 4) bis zur Berechtigung, auf Flügen vom Heimatland in ein Drittland (5) unterwegs Passagiere für den Weiterflug aufzunehmen (Abb. 104).

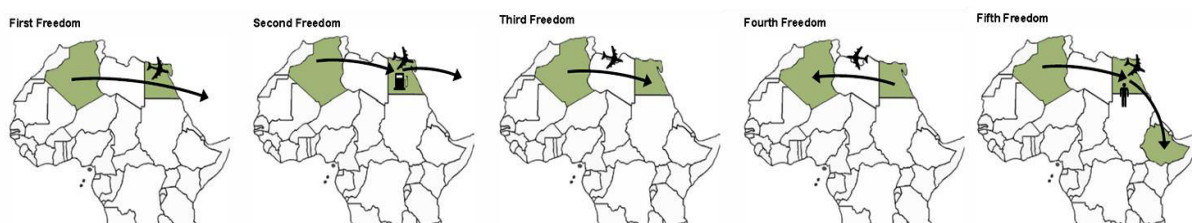


Abb. 104: Fünf Freiheiten der Luft (nach INTERVISTAS 2014:78-82)

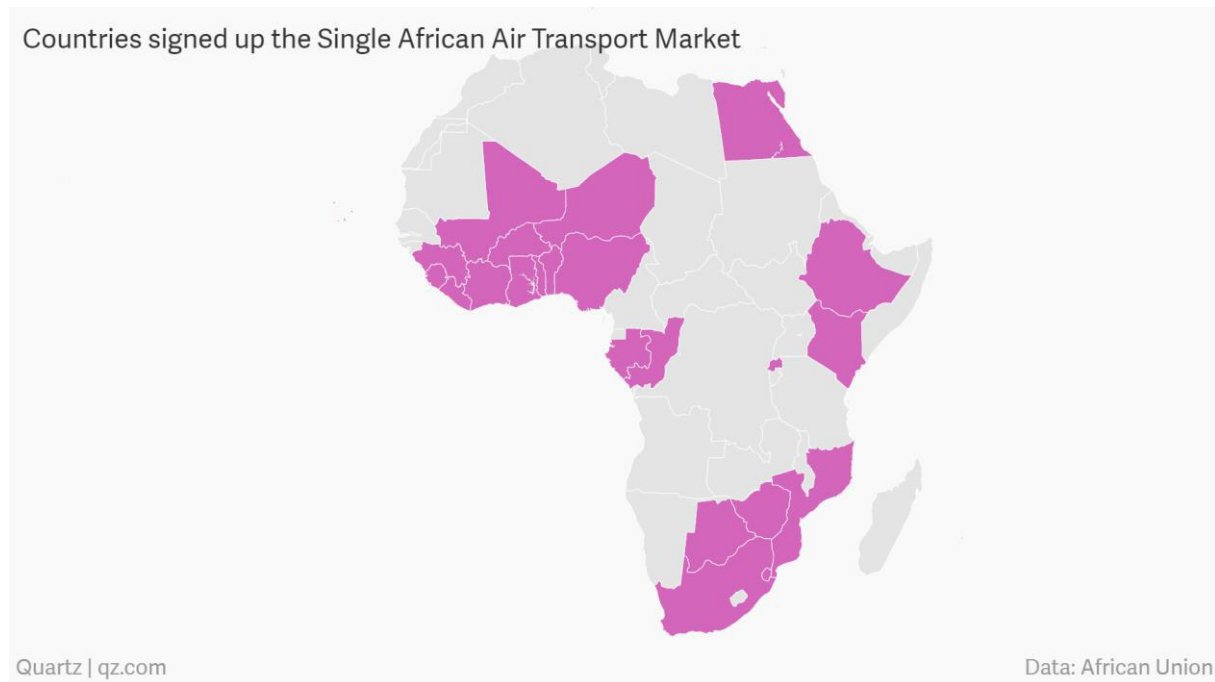
Seither haben Appelle zur Öffnung des Luftraums zugenommen und Optimismus verbreitet. Immer mehr „aviation forums on the continent have been drumming up the ‚Africa Open Skies‘ message“ (OTIENO 2018). Auch wissenschaftliche Studien unterstützen die Forderungen nach einem liberalisierten Luftverkehr. So wird für Subsahara-Afrika konstatiert, dass es einen positiven Zusammenhang zwischen Flugverbindungen, Handel und wirtschaftlicher Entwicklung inner-

halb der Region gebe (ABATE 2013), dieser aber aufgrund der schwachen Öffnung des afrikanischen Luftraums nur in geringem Ausmaß zum Tragen komme (vgl. BUTTON et al. 2015). Die Begrenzung der afrikanischen Luftfahrt hindere nicht nur die Entwicklung von Wirtschaft und Tourismus, sondern schränke auch individuelle Mobilität und den kulturellen Austausch ein. Eine von der IATA in Auftrag gegebene Forschungsarbeit betont das Potenzial, das in einer vollständigen Umsetzung der Yamoussoukro Decision liegt, und hebt deren Beitrag zu Wirtschaftswachstum und Entwicklung innerhalb Afrikas hervor. Die Studie stellt für 12 afrikanische Länder die Vorteile einer liberalisierten Luftfahrt heraus. Danach würden allein in diesen Märkten jährlich fünf Mio. Passagiere zusätzlich zu befördern sein, weitere 155.000 Arbeitsplätze geschaffen und ein Beitrag von 1,3 Mrd. Dollar zum jährlichen Bruttoinlandsprodukt geleistet (INTERVISTAS 2014:VI). 2015 beschäftigte die gesamte Luftfahrt in Afrika nach Angaben der IATA rund 6,8 Mio. Menschen und generierte eine wirtschaftliche Wertschöpfung auf dem Kontinent von 72,5 Mrd. Dollar (IATA 2017i).

Auf dem Weltluftverkehrsgipfel 2015 in Miami forderte der Vorsitzende der IATA die afrikanischen Regierungen auf, ihren Himmel für andere afrikanische Airlines zu öffnen (IATA 2015b). Auch auf regionaler Ebene hat es in den letzten Jahren wichtige Foren für eine Weiterentwicklung und innerkontinentale Öffnung des Flugverkehrs gegeben. Dazu zählen z.B. die „Declaration on Development of Air Transport Cargo in Africa“ (Lomé/Togo August 2014), sowie die „Declaration on Sustainable Development of Air Transport in Africa“ (Antananarivo/Madagaskar März 2015, *Aviation & Allied Business Journal* 2015:2). Doch eine vollständige Umsetzung der ‚Open Skies‘ für Afrika ist ein komplizierter und langwieriger Prozess, der bis heute andauert. Hier ist der kontinentale Luftfahrt-Hub Addis Abeba herausgefordert, an ihm werden die wegweisenden Entscheidungen für die Zukunft geprägt.

An ihrem Stammsitz in der diplomatischen Hauptstadt Afrikas hat die Afrikanische Union (AU) wiederholt die Initiative ergriffen, Afrikas Regierungen angesichts der zögerlichen Fortschritte zu einem gemeinsamen Luftraum zu bewegen. Auf dem ‚AU Heads of State and Government‘ im Januar 2015 bekräftigten bereits elf afrikanische Länder, darunter Äthiopien, ihre Absicht, die Yamoussoukro Declaration vollständig umzusetzen und sich für andere afrikanische Airlines zu öffnen (BEKELE 2015a). Drei Jahre später ist es wieder Addis Abeba, wo auf dem gleichen Gipfel Staats- und Regierungschefs die entscheidenden Zukunftswege für Afrika diskutieren. Anfang 2018 verkündeten sie den „launch of the Single African Air Transport Market [SAATM]“ (AFRICA GROWTH INITIATIVE 2018:117). Dieser Schritt will eine verbindliche Annahme der Regularien aus der Yamoussoukro Decision schaffen und gilt damit als historisch. Angezielt ist der Abbau komplizierter bilateraler Vereinbarungen zugunsten freier innerafrikanischer Routen. Äthiopien wirbt hier ganz konkret mit Vorteilen besserer Konnektivität und mehr afrikanischen Direktflügen, die komplizierte Umwege über Europa oder den Nahen Osten überflüssig machen (IATA o.J.). Die Afrikanische Union (AU) betont ergänzend die erweiterten Möglichkeiten für Handel und Bewegungsfreiheit sowie grenzübergreifende Investitionen und Steigerungen im Produktions- und Sektors. Sie erklärt den SAATM gar zum Kernprojekt ihrer 50-jährigen Vision für Afrikas Zukunft ‚Agenda 2063‘ und sieht dessen Einführung als

wegweisend „for other flagship projects“ wie z.B. einen einheitlichen afrikanischen Pass oder eine „Continental Free Trade Area (CFTA)“ (AFRICAN UNION 2018).



**Abb. 105:** Mitgliedsstaaten im „Single African Air Transport Market“ SAATM (KAZEEM 2018)

Im Januar 2018 haben sich 23 AU-Mitgliedsstaaten der Markteinführung in Addis Abeba angeschlossen (IATA 2018c). Dazu zählen Benin, Burkina Faso, Elfenbeinküste, Gabun, Ghana, Guinea, Kapverden, Kongo, Liberia, Mali, Niger, Nigeria, Sierra Leone und Togo in Westafrika; Botswana, Mosambik, Simbabwe, Südafrika und Swasiland im südlichen Teil des Kontinents; Äthiopien, Kenia und Ruanda im Osten sowie Ägypten im Norden (vgl. Abb. 105). Diese Länder gewähren einander einen deregulierten Luftraum und heben Beschränkungen auf für Zugänge, Kapazitäten und Frequenzen im Flugverkehr. Wirtschaftsexperten begrüßen diese Öffnung und fordern unter Verweis auf liberalisierte Luftfahrtmärkte in Europa oder Lateinamerika eine konsequente und flächendeckende Umsetzung in der afrikanischen Luftfahrt (vgl. ■ Interview 21). In der Branche selbst treffen diese Darstellungen auf offene Ohren, wie das Statement des Flugzeugherstellers Boeing zeigt: „Once you liberalise, Africa is going to be a different continent. It won't be recognisable. Once Africa becomes a free market, the airlines will be able to fly freely and grow. It's not only going to increase number of aircraft needed, it's also going to open a lot of possibilities for African travellers and affect trade within Africa. Liberalisation is going to help us bring a new market to the world“ (zit. *African Aerospace* 2016b). Allein die Realisierung von Flugverbindungen zwischen den zehn größten urbanen Agglomerationsräumen, so eine renommierte Studie, würde die bislang zurückgehaltene wirtschaftliche Entwicklung des Kontinents vervielfachen (vgl. OAG 2015a:9). Im propagierten Wachstumskurs gehen steigende Fluggast- und Bevölkerungszahlen Hand in Hand; sie sollen die soziale Diskrepanz aufheben, dass nur knapp 10 % der afrikanischen Bevölkerung tatsächlich fliegt. „With economic growth and expanding middle-class more people out of this population would start using air transport as a regular means of movement, which will increase Africa's air traffic figures“ (OHAERI 2018).

Äthiopien ist von Beginn an ein aktiver und offensiver Verfechter der Liberalisierung des afrikanischen Luftraums gewesen. Das Land gilt bereits 1999 als „early adopter“ der Yamoussoukro Decision (IATA 2017g) und ist federführend bei weiteren Initiativen. Nicht zuletzt deshalb ist man zu einem Schwergewicht in der afrikanischen Luftfahrt geworden und kann aus dieser Position heraus eine Führungsrolle auf dem Kontinent beanspruchen. Mit einer Fluggesellschaft, die sich als ‚Pan-African Airline‘ sieht, setzt sich Äthiopien für eine vollständige Umsetzung des Beschlusses ein. Die Erwartung ist, über eigene Expansion und neue Kooperationsformen einem sinkenden Marktanteil für afrikanische Fluglinien entgegenzuwirken. „We are lobbying for the creation of a single African air space and for aviation to be treated as a strategic sector. [...] My hopes for the future of African aviation – and indeed, the continent in general – are for African governments to remove barriers to cooperation between carriers and put in place policy and regulatory framework to facilitate beneficial cooperation” (GEBREMARIAM 2016a:51). Es geht dabei nicht nur um eigene nationale Perspektiven, sondern ausdrücklich auch um Chancen für andere afrikanische Nationen, wie die äthiopische Luftfahrtbehörde im Gespräch betont: „If implemented, Air Transport activities will increase as a whole and many people can benefit in any African state” (■ Interview 14).

Der Gedanke eines starken gemeinsamen Netzwerkes klingt auch bei der Vereinigung afrikanischer Fluggesellschaften (AFRAA) an. Hier wird ein Kooperationsformat entworfen, das auf der Anerkennung unterschiedlicher Kräfteverhältnisse basiert und arbeitsteilige Rollen vorsieht. „Rather than big airlines swallowing smaller ones, cooperation and [...] partnership is seen as a better option, and this would be the win-win for all players which would ensure that small, medium and large carriers co-exist to feed and defeed among themselves and create the strong network needed across Africa“ (OHAERI 2015:22). Dies erkennt auch das digitale Nachrichtenportal ‚Quartz Africa‘ und knüpft daran die grundsätzliche Forderung an, das Reisen zu erleichtern und in afrikanischem Interesse neue Verbindungen zu schaffen, anstatt aus falschem Stolz einzelstaatliches Prestige in den Vordergrund zu stellen: „Open air routes to make travel easier in Africa, don’t start new national airlines“ (KAZEEM 2016).

Langfristig spricht sich die afrikanische Union gemeinsam mit den Luftfahrtverbänden für starke innerafrikanische Partnerschaften aus, wie bei einem Expertengespräch deutlich herauszuhören war (w/African Union Projektkoordination; ■ Interview 20). Das volle Entwicklungspotenzial der afrikanischen Airline-Industrie könne sich nur entfalten, wenn bisher isolierte nationalstaatliche Sichtweisen zurücktreten und den Weg frei machen für eine gemeinsame Liberalisierungsstrategie. „Africa's past has long been defined by national insularity; its future lies in liberalization” (KIMANUKA 2016). Doch trotz dieser Kooperationsbestrebungen ist der afrikanische Luftfahrtmarkt geprägt durch eine Vielzahl von Hindernissen aus bestehenden Konkurrenzen und neuen Wettbewerbern.

### **7.2.2 Fragmentierte Luftfahrt, Widersprüche von innen und außen**

Die Yamoussoukro Declaration steht für eine Öffnung des afrikanischen Flugverkehrs, ihre Umsetzung leidet aber unter der Abschottung beteiligter Staaten. Trotz zahlreicher Absichtserklärungen, Verträge und Beschlüsse gibt es bislang keinen einheitlichen afrikanischen Luftraum. Die



Realität besteht vielmehr in einer fragmentierten, unübersichtlichen Landschaft von bilateralen Abkommen und gegenläufigen nationalstaatlichen Präferenzen. Wie lässt sich dieser Widerspruch einordnen? Es gibt bereits einige Erklärungsansätze. Dazu zählen bestehende Abhängigkeiten von ehemaligen Kolonialmächten, restriktive nationale Politiken und eine schwache Kooperationsbereitschaft untereinander, aber auch die Fragmentierung des Kontinents (NJOYA 2016:11ff.).

Afrika ist in mehrfacher Hinsicht von Fragmentierung gezeichnet. Die große Landmasse des Kontinents ist zerklüftet durch eine Vielzahl physischer Barrieren. Auch wirken sich sprachliche, politische und kulturelle Unterschiede eher trennend aus. Wirtschaftlich ist Afrika in diverse Blöcke wie die Economic Community of West African States (ECOWAS), Southern African Development Community (SADC) und East African Community (EAC) gespalten. Infolgedessen ist der intra-regionale Handel auf diesem Kontinent im weltweiten Vergleich sehr gering (Abb. 106).



Abb. 106: Intra-regionaler Handel der Kontinente im Vergleich 2015 (ICA 2017)

Zwar stellt die Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD) fest, dass es Fortschritte gebe im Aufbau und Wirkungsbereich kontinentaler Institutionen. Jedoch haben Handel, Investitionen und Reisefreiheiten in den letzten Jahren immer noch keinen signifikanten Aufschwung erfahren, „meaning Africa still has some of the most fragmented markets in the world“ (BINNS et al. 2012:340). Sprachliche Barrieren zwischen anglophon und frankophon geprägtem Afrika, herrührend noch aus Kolonialzeiten, spielen auch in der Luftfahrt nach wie vor eine Rolle – was die African Airlines Association (AFRAA) bedauert und daher den Wunsch für die Zukunft äußert, die Airline-Industrie auf dem Kontinent zu vertreten „without being divided by language“ (ATW 2017d).

Dementsprechend unterschiedlich sind die politischen Perspektiven auf Yamoussoukro. Es gibt positive Wachstumsdynamiken, die sich durch eine Öffnung des Luftraums abzeichnen, es gibt aber auch gegenteilige begrenzende Faktoren und Befürchtungen. Politische Vorbehalte und eigene nationale Machtansprüche führen in vielen Ländern zu einer Blockadehaltung. Aus Furcht vor fremden Wettbewerbern steht der Schutz des Heimatmarktes im Vordergrund – selbst wenn die eigenen Kapazitäten für einen profitablen und zuverlässigen Flugbetrieb gering sind. Nach diesem Kalkül werden nationale Lufträume beschränkt mit der Absicht, die eigenen Airlines zu schützen. Insbesondere jene afrikanischen Länder, die über keine große staatliche Fluggesellschaft verfügen, scheinen besonders misstrauisch zu sein, ob eine Öffnung ihrer Lufträume für sie von Nutzen sein könnte.

Während in Ostafrika vor allem Äthiopien, Kenia und Ruanda die ‚open skies‘ mehrheitlich favorisieren, ist die Lage im westafrikanischen Nigeria eine andere. Dortige „Airline Operators [...] kicked against the plan to deregulate the African airspace” (EZE 2018a). Denn sie sehen die Gefahr, dass größere afrikanische Airlines weiter in ihren Heimatmarkt eindringen: „Because they fear that [...] countries like Ethiopia, who have successful Airline will crash the other African countries who have small and struggling Airlines” (m/Journalist; ■ Interview 04). Dabei geht es um Machtverhältnisse und -ansprüche nicht nur zwischen großen und kleinen Ländern, sondern auch zwischen staatlichen Airlines. National-Carrier werden als Symbol von Macht und Stolz wahrgenommen, weshalb zahlreiche afrikanische Länder trotz ökonomischer Schwierigkeiten die (Neu-)Gründung eigenstaatlicher Fluglinien forcieren. Der ugandische Präsident beispielsweise hat das Fehlen eines eigenen National-Carriers als „a big shame“ bezeichnet, und er wirft Ländern wie Äthiopien, Kenia und Südafrika vor, diese Lage auszunutzen (zit. *African Aerospace* 2016c). Sogar Nigeria, das bevölkerungsreichste Land Afrikas, sieht sich ohne eigene Staatsairline insbesondere im Vergleich zu Äthiopien benachteiligt. Auch variieren die Strukturen vielfach hinsichtlich staatlicher oder privater Zugehörigkeit. Den in öffentlicher Hand befindlichen Fluglinien wird vorgehalten, dass sie mit Hilfe staatlicher Subventionen besser im liberalisierten Luftverkehr bestehen könnten als private und meist kleinere Unternehmen. So beklagt der Geschäftsführer einer privaten nigerianischen Fluggesellschaft ungleiche Wettbewerbsbedingungen: „For now there is no level playing field for all the airlines in the continent. [...] Government airlines have fair access to credit, they enjoy waivers and they are protected by government but privately owned airlines do not enjoy those privileges” (zit. EZE 2018b). All diese Beispiele machen deutlich, weshalb einzelne Länder als Gegner der Liberalisierung auftreten. Sie fürchten polarisierende Machtverhältnisse, die dazu führen, dass wenige große die kleinen Fluggesellschaften verdrängen.

Innerafrikanische Zerrissenheit und Beschränkungen im Luftverkehr illustriert folgendes Beispiel aus der Demokratischen Republik Kongo: Im Sommer 2015 ist Ethiopian Airlines kurz nach der Aufnahme ihrer Erstflüge zwischen Addis Abeba und Goma gezwungen worden, die neue Strecke (vorübergehend) wieder einzustellen. Die nationale kongolesische Luftfahrtbehörde gab zur Begründung an, die Landebahn des Flughafens in Goma sei sicherheitstechnisch nicht geeignet für den von Ethiopian eingesetzten Flugzeugtyp Bombardier Dash 8Q-400. Tatsächlich war die 3000m lange Runway nach einem Vulkanausbruch des Mount Nyiragongo im Jahre 2002 durch Lavaströme stark beschädigt und noch nicht in ihrer vollen Länge renoviert worden. Aber den Betrieb mit weitaus größerem Fluggerät (Airbus A 320-200) hatte die Behörde der lokalen Gesellschaft Compagnie Africaine d’Aviation (CAA) sehr wohl genehmigt (vgl. *ch-aviation* 2015a). Nicht nur in diesem Falle ist der Himmel über Afrika tatsächlich eher verschlossen gewesen.

Politische Spaltungen und Uneinigkeiten behindern eine gemeinsame Umsetzung der Yamoussoukro Declaration bis heute. Dabei geht es vor allem um die Gewährung von Verkehrsrechten, wie ein äthiopischer Luftfahrtjournalist klarstellt: „Securing a traffic right for an African Airline to fly to another country is a big problem” (■ Interview 04). Vielfach stehen unterschiedliche nationale Interessen der jeweiligen Länder und die Ansprüche auf eigene Fluglinien einander im Wege. In der Branche selbst wird mangelnde innerafrikanische Kooperationsbereitschaft als

egoistische Haltung kritisiert, beispielsweise von der Geschäftsführerin einer kamerunischen Fluggesellschaft: „There has been selfishness’ [...]. This practice has gone on for years and is the bane of YD implementation. It minimizes and eliminates chances of intra-Africa partnerships needed desperately by African airlines” (zit. *Aviation & Allied Business Journal* 2015:17). Aufgrund von Rivalitäten sind häufig keine regionalen Einigungen zustande gekommen. An ihrer Stelle stehen fragmentierte Muster von ‚Bilateral Air Services Agreements‘ (BASAs), die kompliziert ausgehandelt werden müssen, wie die äthiopische Luftfahrtbehörde erläutert (vgl. ■ Interview 14).

Äthiopien unterhält mittlerweile bilaterale Luftverkehrsabkommen mit 106 Ländern weltweit (BRIGHT/HABTE 2015:38). Dennoch wurde es Ethiopian Airlines 2015 von der südafrikanischen zivilen Luftfahrtbehörde untersagt, auf ihrer neuen Route von Addis über Gaborone nach Kapstadt weitere Passagiere auf dem zweiten Streckenabschnitt in Botswana aufzunehmen und nach Südafrika zu fliegen. Ursächlich war, dass die Verhandlungen zwischen Äthiopien, Botswana und Südafrika keine sogenannte ‚fünfte Freiheit‘ (vgl. Abb. 104) eingeschlossen hatten. Damit blieben die Vorteile von „triangular routings“ verwehrt, die es den Airlines erlaubt, Passagiere auch auf Strecken jenseits ihres Heimatlandes zu befördern (ICA 2014:27). Unter dieser inneren Zerstrittenheit und der Priorisierung nationaler Interessen vor einer kontinentalen Strategie leidet die afrikanische Luftfahrt bis heute.

44 afrikanische Länder haben die Yamoussoukro Declaration 1999 unterzeichnet. Doch 2018 haben sich erst 23 Staaten einer vollen Umsetzung in Form eines „Single African Air Transport Market“ (SAATM) angeschlossen – damit ist die Vorgabe der Afrikanischen Union noch lange nicht erreicht. Experten der African Civil Aviation Commission (AFCAC) sehen auch die Verpflichtung dieser 23 Staaten als kritisch, denn entscheidend bleibe, wie aktiv die konkrete Verwirklichung durch die einzelnen Mitgliedsstaaten ausfallen werde: „Each signatory has to go through seven ‚concrete steps‘ to implement the SAATM, including notifying the other participants that their market is open” (ATW 2018d). Die Position der IATA ist klar, sie warnt: „protecting small, fragmented and closed markets could end up hampering the development of air services” (zit. nach KUWONU 2017). Auch die Afrikanische Union sieht keine andere Alternative als eine vollständige Öffnung des Luftraums.

Andere afrikanische Stimmen jedoch sehen im Gebot der ‚Open Skies‘ innerhalb Afrikas eine Parallele zu aufgezwungenen Prozessen der Globalisierung. In Erinnerung an koloniale Machthierarchien warnen sie vor einem „effect of encouraging dumping of goods by well developed countries on poor nations” (EZE 2018b). Immerhin verschweigen auch renommierte Fachzeitschriften in ihren Analysen nicht den erhöhten Druck eines geöffneten Marktes, der bestehende Ungleichheiten sogar verstärken könne: „Liberalization will lead to increased competition in these markets, and ill-prepared airlines will lose marketshare” (OHAERI 2018).

Die innerafrikanische Luftfahrt-Landschaft ist divers und umkämpft. Historisch gesehen hat sich der Wettbewerb auf dem Kontinent hauptsächlich zwischen den großen europäischen Fluggesellschaften und einigen kleineren afrikanischen Anbietern abgespielt. Auch heute noch spiegeln afrikanische Streckennetze und Flugrouten alte koloniale Beziehungen wider. Sie bieten häufig eine bessere Anbindung an westeuropäische Hauptstädte als in andere Teile des Konti-

nents. Noch im Jahre 2001 hatten, abgesehen von der südafrikanischen SAA, die europäischen Größen Air France und British Airways die führende Rolle inne bei den Marktanteilen afrikanischer Flugpassagiere (Abb. 107). Und 2016 steuerte die französisch-niederländische Gruppe Air France-KLM über 40 Destinationen in Afrika an (AIR FRANCE/KLM 2015) – und bediente damit ein größeres Streckennetz als die meisten afrikanischen Airlines.

Führende Fluglinien im afrikanischen Passagierverkehr 2001		
Rang	Airline	Marktanteil (%)
1	South African Airways (SAA)	15,7
2	British Airways	9,7
3	Air France	7,7

Abb. 107: Top 3-Fluglinien im afrikanischen Passagierverkehr 2001 (nach GWILLIAM 2011:159)

Erreichbarkeit in Afrika läuft nach wie vor vielfach über Europa. „Getting from Africa to Europe is relatively simple, thanks to lingering ties from colonial days, but hopping across the length and breadth of Africa can be a nightmare“, beklagt ein Leitartikel der *New Times* aus Kigali/Ruanda (KIMANUKA 2016). Viele innerafrikanische Flugverbindungen können nur über Europa realisiert werden. Das wird in Afrika zwar bemängelt, dennoch aber erzwungenermaßen praktiziert. In der Praxis kann das für ostafrikanische Kunden unverhältnismäßige Umwege bedeuten: „If you want to fly to West Africa today you have to go through Europe. [...] We are externalising“ (MWANAWASHE 2016). Solche unzeitgemäßen Umwege werden durch Unterschiede bei den Flugpreisen noch unterstützt. Tickets von Nairobi nach London oder Paris kosten mitunter nur halb so viel wie etwa nach Maputo oder Dakar (vgl. KIMERIA 2016). Vielfliegern bleibt die Suche nach innerafrikanischen Flugverbindungen zwischen West und Ost eingeschränkt durch suboptimale Reisebedingungen mit langen Zwischenstopps und sich ändernden Flugplänen, bei relativ hohen Ticketpreisen und vergleichsweise spärlichem Service. Auch angesichts dessen werden ‚Open Skies‘ als afrikanische Lösung dringlich, ja pathetisch gefordert: „the only way it can stop and save our brothers and sisters the hardship of travelling to north and back to south is to open the markets in Africa“ (EZE 2016).

Die Situation befindet sich ohnehin bereits im Wandel. Denn die bereits angedeuteten globalen Verschiebungen im Luftverkehr haben neue Wettbewerber aus den Arabischen Staaten und der Türkei auf den Plan gerufen. Die Anzahl der in Afrika durch die Golf-Carrier Emirates, Etihad und Qatar Airways bedienten Destinationen steigt stetig. Emirates fliegt im Jahr 2015 von seinem Hub in Dubai bereits 20 Ziele in 17 afrikanischen Ländern an (vgl. Abb. 108). So ergeben sich für innerafrikanische Verbindungen neue Streckenführungen nicht mehr via Europa, sondern über den Nahen Osten. Diese Art der Umleitung konnte durch eigene Beobachtung bestätigt werden: Eine Delegation senegalesischer Geschäftsleute trat den Rückflug von Kenia in ihre Heimat an über ein Routing Nairobi – Dubai – Dakar. Jenseits des Golfs wächst die Konkurrenz womöglich noch schneller. Das Streckennetz der Turkish Airlines ist von allen außerafrikanischen Fluggesellschaften das größte auf dem Kontinent (vgl. Abb. 109), mit mittlerweile über 50 Zielen in mehr als 30 Ländern. Die türkische Fluglinie expandiert weiterhin stark und will zur dominierenden Airline in ganz Afrika werden. Grenzen ihres Wachstums sieht sie dabei weniger

in Konkurrenz durch Fluggesellschaften als eher in fehlenden Kapazitäten am Boden: „the biggest challenge to growth is the lack of airport infrastructure in [...] Africa“ (zit. BUYCK 2016).



**Abb. 108: Emirates-Routen nach Afrika von Dubai (OAG 2015a:5)**



**Abb. 109: Turkish-Routen nach Afrika von Istanbul (OAG 2015a:5)**

Immer bessere Anschlüsse an globale Netzwerke über Drehkreuze wie Dubai und Istanbul locken afrikanischen Fluglinien zunehmend Passagiere weg. Diese Phänomene sind auch in anderen Regionen nicht unbekannt: So werfen westliche Airlines ihren Konkurrenten aus Nahost hohe staatliche Subventionierung und Wettbewerbsverzerrung vor und wollen deren Zugänge zu europäischen bzw. amerikanischen Luftfahrtmärkten beschränken. Doch auch hier gilt es zu differenzieren: „At least some aspects of the Gulf carriers business model can be attributed to smart use of resources instead of unfair competition“ (GRIMME 2015:30).

Mittlerweile werden drei Viertel aller Passagiere auf interkontinentalen Routen von bzw. nach Afrika von nicht-afrikanischen Airlines befördert; „le ciel africain reste dominé par les compagnies européennes et moyen-orientales“ (LE BEC 2014:58). Im Umkehrschluss bedeutet dies: Interkontinental fliegt nur jeder vierte Passagier an Bord eines afrikanischen Carriers. Zu Anfang der 1990er Jahre war es noch jeder zweite (BEKELE 2015a). Europäische Airlines, die historisch den Großteil der afrikanischen Langstrecken innehatten, vergrößerten ihr Angebot in den letzten 10 Jahren um 18 %. Die Fluglinien aus dem Nahen Osten haben ihre Kapazitäten im selben Zeitraum sogar mehr als verdoppelt (CAPA 2013). Afrikanische Airlines hingegen sahen sich aufgrund regionaler Rivalitäten und politischer Barrieren vielfach benachteiligt. Mangelnde interne Kooperationsbereitschaft und offene Türen für Airlines von außerhalb haben ein Ungleichgewicht entstehen lassen, „having more bilateral open sky agreements with partners outside the continent than with African partners“ (KUWONU 2017). Ein äthiopischer Luftfahrtjournalist spitzt diese widersprüchliche Situation wie folgt zu: „You are protecting your skies from African Airlines, but you are opening that for Gulf Mega carriers. So this is the irony“. Er nimmt diese Verschiebungen als Gefahr wahr: „The Gulf Mega carriers are flexing their muscles in Africa now“ (■ Interview 04). In diesem Zusammenhang fällt die Rhetorik auf. Nicht nur von Kraft- und Machtungleichgewichten ist die Rede, sondern sprachliche Bilder stellen Bezüge zum Hunger-

kontext her: „African airlines are like a hungry man in a room full of food but unable to reach beyond iron cages and eat well“ (OHAERI 2015:15). Eigener Wehrlosigkeit stehe die Übermacht der anderen entgegen: „Gulf carriers can eat Ethiopian Airlines for breakfast“ (■ Interview 04). Tatsächlich unterstützen reale Größenverhältnisse im direkten Vergleich solche Bilder. Die Flotte der drei größten Fluglinien Subsahara-Afrikas zusammen erreicht nur zwei Drittel der Flottengröße des Mega-Carriers Emirates. Bei der Anzahl der beförderten Passagiere ist die Diskrepanz noch größer: Aktuell erreichen Ethiopian, South African und Kenya gemeinsam nur ein Drittel der Passagierzahl von Emirates (Abb. 110).

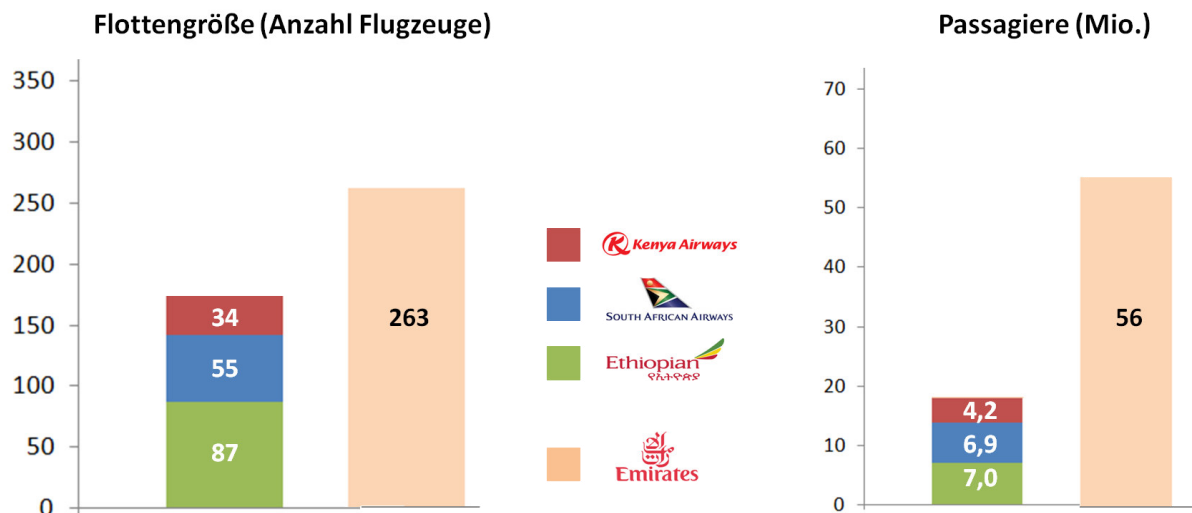


Abb. 110: Top 3-Airlines aus Subsahara-Afrika im Vergleich mit Emirates (Eigene Darstellung nach AIRFLEETS AVIATION 2018)

Die Konkurrenz aus dem Nahen Osten hatte bei den Fluggesellschaften vorübergehend zur Idee der Fusion zu einer afrikanischen „Super-Airline“ geführt (*The Economist* 2012b). Aber ihre Umsetzung blieb aus, da die drei Fluglinien unterschiedlichen globalen Airline-Allianzen angehören (vgl. Kap. 7.1.1) und die jeweiligen nationalen Regierungen offensichtlich ihre Carrier schützen möchten. Dabei gilt in der hart umkämpften Luftfahrtbranche das Erreichen einer kritischen Größe als überlebenswichtig, wie der Ethiopian Airlines-Chef betont: „Size matters. [...] You cannot survive the mounting tremendous competition with small airlines operating a couple of aircraft. You need to have the minimum number of fleet that justifies the economies of scale“ (zit. BEKELE 2016i).

Addis befindet sich in Reichweite der Hubs im Nahen Osten und damit in einer besonderen Konkurrenzsituation mit den Golf-Carriern. „Dubai is only three and half hours away from Addis, Abu Dhabi and Doha the same. They have been doing very well and now Africa is also in their center of strategy“. Davor gewarnt wird besonders eindringlich in Äthiopien, als einem starken afrikanischen Luftfahrtstandort. Die nationale Airline entwirft sogar das Schreckensbild eines möglichen „end of Africa's aviation industry“ (zit. BEKELE 2015a). Dieses Bedrohungsszenario überzeugt jedoch nicht, wenn man andere Parameter als den interkontinentalen Verkehr heranzieht. Die absolute Anzahl der insgesamt angebotenen Kapazitäten nach, von und innerhalb Afrikas zwischen 1999 und 2015 spricht eine andere Sprache. Der Anteil

der Sitze nicht-afrikanischer Airlines (Abb. 111) ist keineswegs explosionsartig gewachsen, sondern bei knapp einem Drittel relativ stabil geblieben.

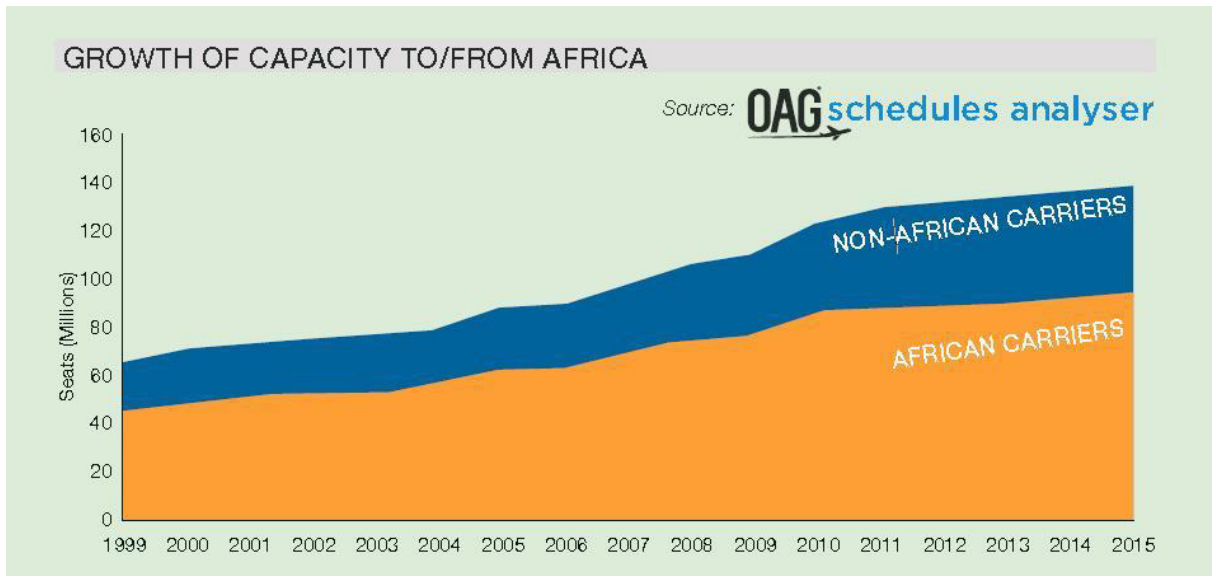


Abb. 111: Kapazität nicht-afrikanische vs. afrikanische Airlines nach Flugsitzen (OAG 2015a:4)

Genauer noch: Auf dem nach wie vor größten Markt, dem innerafrikanischen, werden im Jahr 2015 weiterhin rund 90 % aller Sitzplätze von afrikanischen Airlines angeboten (OAG 2015a:6); davon entfallen zwei Drittel auf Ethiopian, Kenya und South African Airways. Nach Europa hingegen dominieren klar die fremden Fluggesellschaften, deren Anteil mittlerweile zwei Drittel übersteigt. Ähnliches gilt für den stark wachsenden Markt zwischen Afrika und dem Nahen Osten (Abb. 112). Es gibt Aussagen afrikanischer Fluggesellschaften über generell sinkende Marktanteile. „Right know, you see African market share going down; it was like 30-40%, now it’s 18%“ (Aviation & Allied Business Journal 2015). Solche Klagen sind insofern zu relativieren und räumlich zu differenzieren.

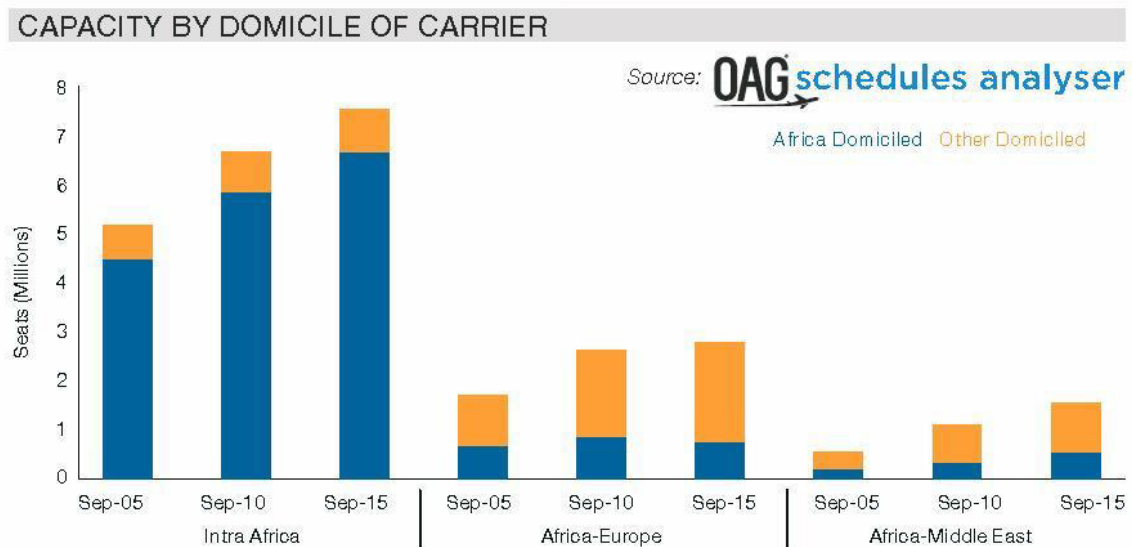


Abb. 112: Kapazität nicht-afrikanische vs. afrikanische Airlines nach Flugsitzen und Strecke (OAG 2015a:5)

Es bleibt abzuwarten, ob die Mehrzahl der afrikanischen Regierungen die Vorteile eines liberalisierten Luftverkehrs in einer gemeinsamen Öffnung sieht oder glaubt, aufgrund mangelnder Wettbewerbsgleichheit ihre nationalen vor fremden Interessen schützen zu müssen. Der Blick in andere Weltregionen kann hier kaum eine eindeutige Antwort geben. In Europa etwa hat die Öffnung des Luftfahrtmarktes zu einem gestiegenen Wettbewerb geführt mit einem größeren Angebot an Flugstrecken und günstigeren Flugpreisen. Dennoch ergibt sich auch in diesem vergleichsweise stark liberalisierten Markt kein einheitliches Bild. „Operating in Europe is not easy either. [...] Overall, yes, Africa is a challenge. But it is not alone in that“ (IATA 2018a). Auch hier werden kritische Stimmen laut. Denn die unterschiedlichen Airlines und ihre Allianzen verfolgen zum Teil konträre Interessen nicht nur untereinander, sondern auch in Bezug auf ihre Wettbewerber im Billigflugsegment und aus dem Nahen Osten. „Air France-KLM und Lufthansa wollen die Golf-Anbieter in die Schranken weisen, IAG nicht [International Airlines Group; dazu gehören u.a. British Airways und Iberia], Ryanair und Easyjet kann es mehr oder weniger egal sein. [...] Liberalisierung im Allgemeinen war die Grundlage, auf der Easyjet und Ryanair wachsen konnten – Liberalisierung wird aber jetzt von den Legacy-Airlines als Bedrohung wahrgenommen“ (FLOTTAU 2015:81).

Demnach hat die Öffnung in Europa nicht eine Fragmentierung der Luftfahrtlandschaft verhindern können. „Generell fällt es dem Verband [IATA] eigenen Angaben zufolge schwer, Europa als einheitlichen Raum zu beschreiben: Die großen Luftfahrtkonzerne leben gut vom starken Langstreckengeschäft, während viele kleine und mittelgroße Airlines hart um ihr Überleben kämpfen müssen. Der Wettbewerb sei insbesondere auf Kontinentalstrecken intensiv, die Steuerlasten hoch und nicht zuletzt die Tarifkonflikte belastend“ (RÖBEN 2016:20). Inwiefern der europäische Luftraum durch den Brexit und neu auszuhandelnde Abkommen weiter fragmentiert wird, bleibt abzuwarten. Und von Seiten der USA, die bislang Liberalisierung offensiv propagiert haben, sind trotz geöffneter Luftfahrtmärkte (Mexiko, Kuba) nach der Wahl des US-Präsidenten Trump eher politische Spaltungstendenzen wahrscheinlich („Build that wall“) als ein weiteres Zusammenwachsen.

In jedem Falle gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher Herausforderungen im afrikanischen Flugverkehr, die seinen Ausbau insgesamt weiter beeinträchtigen. Politische Barrieren verhindern innerafrikanisches Wachstum. Protektionistische Beschränkungen des afrikanischen Luftraums führen nicht nur zu steigenden Flugpreisen, sondern haben auch ineffiziente Streckennetze sowie eine stagnierende Anzahl der Flugbewegungen zur Folge. Ohnehin bleiben die Kosten in der afrikanischen Luftfahrt unverhältnismäßig hoch. Die IATA bemängelt in Bezug auf Flughafen-gebühren und lokale Steuern auf Kerosin bzw. andere Dienstleistungen (wie z.B. Lande- und Standgebühren, Service Charges, Kosten für Navigation): „The burdens of high taxes, higher-than-global-average fuel prices [...] and limited intra-continental liberalization remain“ (IATA 2017f). Während 2016 Kerosin in Europa für 1,25 US\$ pro Liter verfügbar war, betragen die Kosten in Teilen Afrikas fast das dreifache – mitverantwortlich dafür sind die jeweiligen Regierungen mit ihrer hohen Besteuerung der Luftfahrt, wie der Ethiopian Airlines-Chef anklagt: „Most governments do not have an understanding of the value of aviation, [...] but rather see it as a cash cow to pay for other things – they see it as a Minister of Transport for the Rich, so they tax



it too high, and constrain growth and service” (zit. nach MILLS 2016). Der Präsident der afrikanischen Entwicklungsbank sieht weitere finanzpolitische Hürden auf der Angebotsseite. Der Kauf neuer Flugzeuge, notwendig für Expansion und Modernisierung, erfolge in Afrika unter schwierigeren Bedingungen als anderswo, „due to the relatively small size of most airlines, weak balance sheets for corporate loans, a lack of access to export credit agreements, higher insurance costs, inability of commercial banks to provide long term financing”; zudem fehle ein eigener Leasing-Markt (zit. AGABI 2017).

Aber auch die Nachfrager leiden unter Hindernissen. Neben hohen Ticket-Preisen gehören strenge Visa-Vorschriften zur Realität des Reisens für die meisten Afrikaner auf ihrem Kontinent. Ein ‚Africa Visa Openness Index‘ zeigt, wie geschlossen der Kontinent tatsächlich ist: Nur 10 von 55 Staaten erlauben für alle afrikanischen Besucher freie Einreise oder gewähren ihnen Visa on Arrival. US-Amerikaner hingegen können in 20 afrikanische Länder ohne Restriktionen einreisen. Unterschiedliche Reisefreiheiten scheinen nicht nur mit der geographischen Lage zusammenzuhängen, sondern auch mit politischen Faktoren sowie der Größe und Anziehungskraft eines Landes: „Small, landlocked, or island countries tend to be more open and bigger, wealthier countries are among the most closed. South Africa, the continent’s most industrialized economy, ranks 34th and requires a visa for more than half of countries on the continent” (KUO 2017). Zu den zehn für afrikanische Besucher offensten Ländern zählen folglich meist kleine (Insel-)Staaten in Ost- und Westafrika, wie die Seychellen, Kapverden, Ghana, Mosambik, Mauritius und Ruanda. Hingegen muss ein Besucher aus Äthiopien eine Vielzahl von Voraussetzungen erfüllen, um ein Visum in Südafrika zu bekommen: „They include obtaining a sponsorship letter, acquiring a valid aeroplane ticket, having sufficient funds in a bank account, and securing hotel reservations before finding out if they have been granted or denied a visa” (DESTA 2018). Äthiopien selbst ist trotz seiner globalen Vernetzung paradoxerweise eines der für Afrikaner am stärksten verschlossenen Länder überhaupt. Mit einer Visumpflicht für 51 Staaten rangiert das Land am unteren Ende der Offenheits-Skala (AFRICA GROWTH INITIATIVE 2018:14). Eine Öffnung dieser Sperren würde sich auch förderlich auf Airline-Kooperationen auswirken: „Being visa-free and loosening the many restrictive regulations would encourage African carriers to partner more“ (IATA 2016d). All diese Faktoren zusammengenommen machen den afrikanischen Flugbetrieb wettbewerbsschwach und behindern die Realisierung der stetig wachsenden Nachfrage.

Doch selbst eine steigende Nachfrage führt in diesem komplizierten Umfeld nicht automatisch zu einem profitablen Flugbetrieb. Sogar große afrikanische Player sind ins Straucheln geraten, wie die nationalen Fluglinien in Kenia und Südafrika. Aktuelle Prognosen der IATA sprechen für das Jahr 2016 weiterhin von negativen Bilanzen und summieren die Verluste aller afrikanischen Fluglinien auf insgesamt 500 Mio. US\$ (*The Economist* 2016b). Auch 2017 befanden sich die afrikanischen Airlines mehrheitlich in den roten Zahlen.

Im Norden Afrikas sind es politische Gründe, die für die Verluste in der Airline-Industrie verantwortlich gemacht werden. Bei Egyptair schreibt man ein Minus von 350 Mio. US\$ aus 2014 den schwierigen Bedingungen im Nachgang des sogenannten Arabischen Frühlings zu. Die süd-afrikanische South African Airways hatte 2014 mit 200 Mio. US\$ ähnlich hohe Defizite aufzuweisen (vgl. MWITI 2015, MUNGAI 2015a). Hier erklärt man die Negativbilanz vor allem durch

die schwache eigene Währung, weshalb die Betriebskosten beispielsweise für Kerosin immer teurer geworden seien. Die Airline, in staatlicher Hand befindlich, muss bis heute immer wieder auf Notkredite zurückgreifen und wäre ohne derartige Regierungsgarantien wohl längst in Insolvenz geraten. Einige Branchenexperten wie ein südafrikanischer Airbus-Vertreter sprechen zurückhaltend von „governance issues“ und finanziellen Fehlentwicklungen durch „tinkering in micro management“ (BBC AFRICA SOUND CLOUD 2016). Nötige Umstrukturierungen aber werden von der südafrikanischen Regierung bislang kaum unternommen. Vielmehr sei eine Stagnation zu beobachten, auf die andere Stimmen bei Boeing weitaus drastischer hinweisen: „Everything is at a standstill. They’re only making mistakes because they’re not doing anything. They’re just letting time go by“ (African Aerospace 2016b).

Kenya Airways, seit 1996 privatisiert, musste für 2014/2015 ebenfalls einen Verlust von 257 Mio. US\$ verkünden, „the biggest ever in the country’s corporate history. It’s a shocking tumble [...] this is the third year the company is running a loss“ (MUNGAI 2015a). Neben den allgemein bereits erwähnten hohen Kosten spielen weitere Faktoren für die unprofitable Lage in Kenia eine Rolle: Terroranschläge und damit verbundene Reisewarnungen aus Europa/USA, Nachwirkungen der Ebola-Epidemie in West-Afrika sowie der Brand auf dem Jomo Kenyatta International Airport in 2013, dazu internes Missmanagement beim Kauf bzw. Leasing neuer Flugzeuge. 2016 sieht die Airline eine Trendwende mit neuen Perspektiven, trotz andauernder Verluste und gleichbleibender Herausforderungen (vgl. IATA 2016d). Für 2017 gilt ein Sparkurs, der unter neuer Führung das Potenzial der Airline eines „major African carrier“ abrufen soll (ATW 2017c). Zu den Restrukturierungsmaßnahmen gehört u.a. das Vorhaben, die staatlichen Anteile an der Airline wieder zu erhöhen.

Äthiopiens Nachbar hatte auf eine ähnliche Wachstumsstrategie wie sein unmittelbarer Rivale gesetzt: den Aufbau eines dichten innerafrikanischen Streckennetzes und die geographisch-strategische Ausrichtung auf Verkehrsströme zwischen Asien und Afrika. „Both Ethiopian Airlines and Kenya Airways embarked on ambitious, once-in-a-generation expansion strategies that would see them poised to claim dominance over the region’s airspace“ (MUNGAI 2015a). Die Schauplätze, an denen sich dieser regionale Konkurrenzkampf abspielt, sind die beiden Standorte Nairobi Jomo Kenyatta und Addis Ababa Bole Airport. „The key word here is hub. There’s a need for a hub in East Africa [...]. Kenyan Airways and Ethiopian have been quietly battling it out to be the hub for that area, and Ethiopian seems to be winning“ (ALLISON 2015). Die Strecke zwischen den beiden Metropolen ist, gemessen an der Anzahl der Flugsitze, zu Ethiopians größter afrikanischer Route geworden (CASEY 2018b). Kenya Airways konnte seine kapitalintensiven Wachstumsziele nicht verwirklichen und war dazu gezwungen, das Streckennetz an seinem Heimatflughafen zu verkleinern, eigene Flugzeuge auszuflotten und neue Kredite aufzunehmen. Einzelne Piloten sind im Rahmen eines vorübergehenden „redeployment“ (GACHUHI 2016) zum Nachbarn und Rivalen Ethiopian ausgeliehen worden. Sogar kenianische Sportteams flogen 2017 nicht mit der nationalen Fluglinie, sondern Ethiopian Airlines zu ihren Wettkämpfen (KWALIMWA 2017). Selbst wenn sich Nairobi in Ostafrika als „preferred regional hub for global corporates“ sieht (DAHIR 2017b), hat Addis Abeba die Rolle des führenden Gateways auf dem Kontinent übernommen.

Ethiopian ist es gelungen, sich an seinem Hub durchzusetzen. Mit einem deutlich schneller wachsenden und regional stärker ausbalancierten Streckennetz hat man sich nachhaltig von Nairobi abgesetzt. Dies betrifft nicht nur den innerafrikanischen Markt, einen entscheidenden Beitrag leisten hier die außerafrikanischen Routen. In diesem Bereich ist Ethiopian deutlich ambitionierter gewachsen als Kenya Airways (Abb. 113). Schon 2008 gab es mehr Angebot in Addis, aber die Differenz zu Nairobi war noch nicht so groß. 2017 werden im interkontinentalen Markt von Ethiopian ab Addis mittlerweile mehr als viermal so viele Sitze angeboten wie beim südlichen Nachbarn.

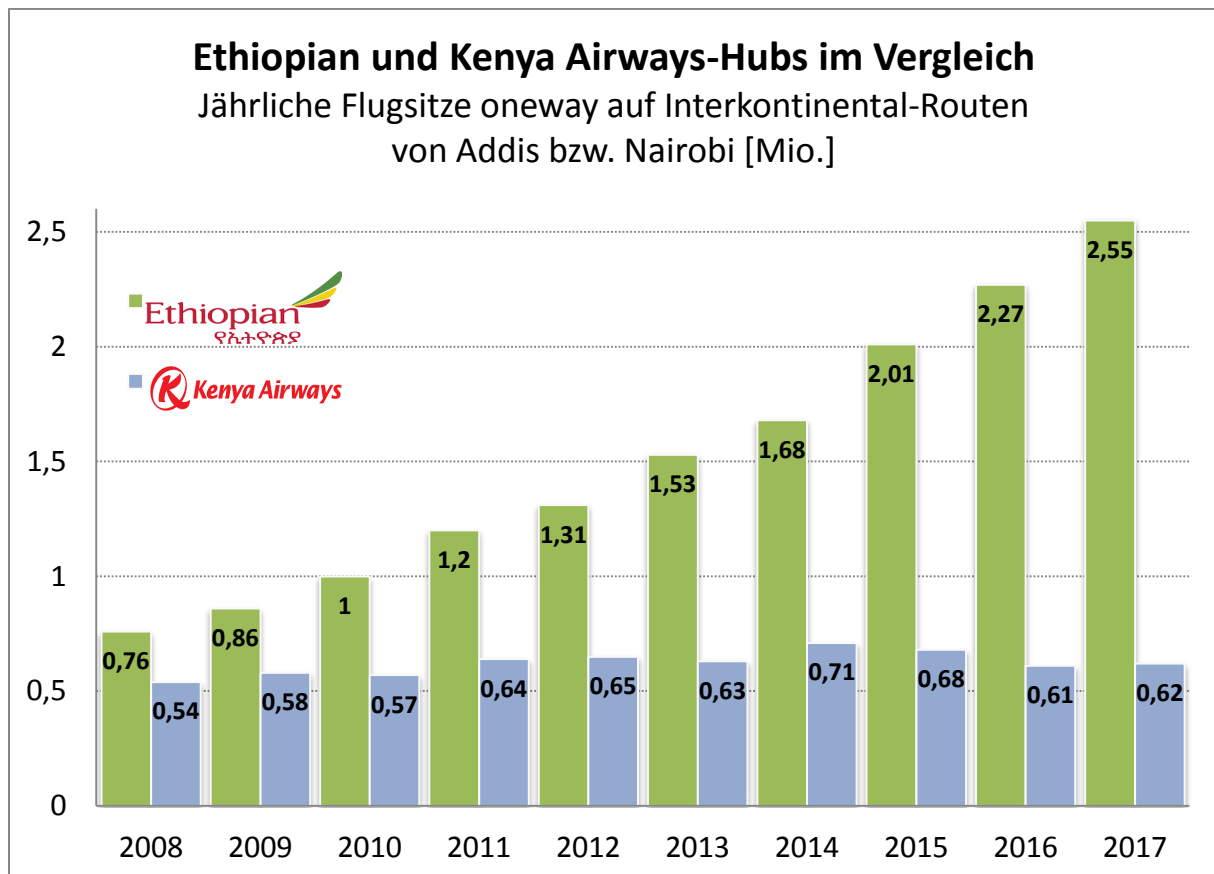


Abb. 113: Entwicklung der Hubs Addis und Nairobi im Vergleich: jährliche Sitzplatzkapazität auf interkontinentalen Routen 2008-2017 (anna.aero 2018a)

Die äthiopische Fluglinie hat im Finanzjahr 2014/2015 mehr Profit erlangt als alle anderen afrikanischen Fluggesellschaften zusammen (MWITI 2015). Damit ist man zu Afrikas größter und profitabelster Fluglinie aufgestiegen. Der Anteil Ethiopians an der gesamten afrikanischen Luftfahrt wächst 2015 bereits auf 7,3 %, gegenüber 4,4 % im Jahre 2011 (OAG 2015a:7). Weltweite Analysen der IATA sehen die Fluglinie als entscheidenden Motor für Wachstum im afrikanischen Flugverkehr: „The turnaround [...] from a number of difficult years coincides with expansion of [...] particularly Ethiopian Airlines” (IATA 2016a). Allerdings gilt auch für den „King of East Africa’s skies“ (MUNGAI 2015a), dass Wachstum im Kernmarkt Afrika nicht homogen und uneingeschränkt verläuft. Im Juli 2016 wurden leicht sinkende innerafrikanische Zahlen von Seiten der Geschäftsführung mit mikroökonomischen Herausforderungen ölexportierender Nationen (wie Angola, Sudan oder Nigeria) begründet (vgl. ATW 2016c). Auch innen-

politische Unruhen in Äthiopien und der im Oktober 2016 ausgerufenen nationalen Ausnahmezustand wirken sich negativ auf das Fluggeschäft aus.

Bei alledem ist es Äthiopiens Fluggesellschaft erfolgreich gelungen, eine länder- und flughafenübergreifende pan-afrikanische Strategie zu entwickeln. Sie hat dazu geführt, dass sich die Lücke zwischen Erfolg bei Ethiopian und Rückschlägen bei der regionalen Konkurrenz weiter vergrößert. Addis wird zum führenden kontinentalen Hub und dominanten Schauplatz afrikanischen Flugverkehrs.

### 7.2.3 Ethiopian: Pan-African Airline und Multi-Hub-Strategie

Ethiopian Airlines präsentiert sich weniger als National-Carrier denn als pan-afrikanische Fluggesellschaft. „Africa is where we belong, we are African Airlines. [...] We carry Africa, it is in us“ (w/Airline PR; ■ Interview 06). Mit dem Motto „Bringing Africa Together“ (ETHIOPIAN AIRLINES 1988) wird eine klare Botschaft transportiert. Ethiopian hat nicht nur seinen „Fuß in Afrika“ (m/Airline Manager; ■ Interview 02), sondern sieht sich als zentralen Akteur, der Afrikas Länder untereinander vernetzt und den Kontinent näher zusammen bringt. Dieses Selbstverständnis beruht nicht nur auf einem dichten eigenen Netzwerk. Auch die Beteiligung an anderen afrikanischen Fluggesellschaften und der strategische Aufbau von Sekundärdrehkreuzen in verschiedenen Regionen auf dem Kontinent gehören zu diesem Anspruch.

Das Modell einer Pan-Afrikanischen Airline ist nicht vollständig neu. Bereits in den 1960er Jahren wurde Air Afrique im frankophonen Westafrika als „Zehn-Länder-Airline“ gegründet und als „Beispiel von Weitblick und Beständigkeit gefeiert“ (AERO 1985:3396). Diese Fluglinie war neben Ethiopian Airlines lange Zeit eine der wenigen Anbieter von Querverbindungen in ost-westlicher Richtung und stand damit für die Möglichkeit einer Zusammenarbeit auf dem Kontinent. Allerdings ging ihre Gründungsinitiative 1961 auf Air France zurück, die den Flugverkehr zwischen ehemaligen französischen Kolonialgebieten – Dahomey, Elfenbeinküste, Gabun, Kamerun, Kongo-Brazzaville, Mauretanien, Niger, Obervolta, Senegal, Tschad, Zentralafrikanische Republik – und Frankreich optimieren wollte. Und obwohl von den wichtigsten Basen Abidjan (Elfenbeinküste) und Dakar (Senegal) mit 24 Destinationen eine beträchtliche Anzahl innerafrikanischer Ziele bedient wurde, lag ein Großteil der Kapazität auf den Strecken von und nach Frankreich. Air Afrique scheiterte in den 1980er Jahren, nachdem „unrentable Strecken, veraltetes Fluggerät, Streiks und Streitigkeiten unter den Mitgliedsstaaten“ zu großen Verlusten geführt hatten (AERO 1985:3394,3396ff.). Neben teurem Energieimport und einer hohen Zinslast bei der Anschaffung von Großflugzeugen standen Rivalitäten der unterschiedlichen Regierungen einer erfolgreichen Firmenpolitik im Wege. Nicht nur aus Sicht des frankophonen Afrikas lautete der Befund: „le transport aérien africain est malade“ (MARCADON et al. 1997:85). Auch andere übergreifende Projekte in ehemaligen britischen englischen Kolonien wie West African Airways, Central African Airways oder East African Airways scheiterten aus ähnlichen Gründen, so weiß ein Fachjournalist zu berichten: „Many African Airlines went out of business, declared bankruptcy, [...] including Air Afrique [...]. They were all liquidated. Competition is one of the problems for these Airlines“ (■ Interview 04). In der Folge blieb die

innerafrikanische Konnektivität gering, Querverbindungen von West- nach Ostafrika führten nach wie vor häufig über Paris oder London.

Angesichts einer überdauernden Zersplitterung Afrikas in postkoloniale Blöcke hat das nicht-kolonialisierte Äthiopien wiederholt wichtige Akzente setzen können. Mit seiner langen eigenen Luftfahrtgeschichte boten sich der Staat und seine Airline wiederholt als Pioniere an (vgl. Kap. 8.1) – so auch beim Aufbau innerafrikanischer Flugdienste. Schon zu Zeiten der Unabhängigkeit in den 1960er Jahren erklärte die Airline Afrikas Konnektivität zu ihrem Kernanliegen. „As soon as the countries got their independence, it was Ethiopian that served the people” (DERSO 2017b). Insbesondere die Einrichtung von Ost-West Routen quer durch den Kontinent sorgte für eine neue Qualität des Flugverkehrs und bewies, dass es afrikanische Alternativen gibt gegenüber längeren Umsteigeverbindungen über Europa bzw. den Nahen Osten. Heute beschreibt sich Ethiopian als „truly Pan-African Airline“ (GEBREMARIAM 2015) und erhebt den Anspruch: „we believe that we know the African customer better than anyone else“ (zit. nach *ch-aviation* 2016b). Die Wahrnehmung als große multinationale Fluglinie und ein höherer Bekanntheitsgrad innerhalb Afrikas gehen dabei Hand in Hand. „Passengers are likely to feel more secure if they are traveling on ‚a known brand‘. Therefore, it’s logical that people will be drawn to airlines who are perceived to be large and well-established” (ATW 2016f). Eng damit verbunden ist die Betonung eines gemeinsamen Wir-Gefühls: „We consider our flights [...] in our continent as part of our responsibility to contribute to the development of Africa” (*Addis Fortune* 2015a). Produziert wird das Bild einer einheitlichen afrikanischen Identität mit universellem Entwicklungsanspruch. Dabei ist die Maßstabsebene des ‚einen‘ Afrika jedoch höchst fraglich, und erscheint ohne jegliche Differenzierung wissenschaftlich nicht haltbar. Die gegenwärtigen Befunde einer hoch fragmentierten afrikanischen Luftfahrtlandschaft verdeutlichen dies nur zu sehr.



Abb. 114: ‚Afrikanische Einheit‘ auf Ethiopian Airlines Boeing 767-200 ER (*Selamta* 2016b:32)

Dennoch bleibt die Idee eines geeinten Afrika von größter Bedeutung, insbesondere aus äthiopischer Perspektive. In der Hauptstadt wurde 1963 die Organisation für Afrikanische Einheit (OAU) gegründet, Vorgängerin der heutigen Afrikanischen Union (AU). „Der panafrikanische Gedanke regierte damals über alles“ (ASSERATE 2015:11), und von der Airline Äthiopiens ging eine starke Botschaft aus (Abb. 114). „Since commencing international flights in 1951, the Ethiopian Airlines has remained the monumental figure in Africa’s aviation industry and it has invaluable role in the inception and foundation of the Organization of African Unity” (DERSO 2017b). Man sah sich als Vehikel für den Auf-

bruch in ein postkoloniales Zeitalter und für das Zusammenrücken unterschiedlicher afrikanischer Nationen und Kulturen unter dem Dach der Luftfahrt. Seitdem versteht sich der Bole Airport als Flughafen des politischen und diplomatischen Zentrums Afrikas und als Motor für die Einheit des Kontinents. „This nation is very much ready to play its leading role [...] to bring the Pan African community together” (m/Kultur- und Tourismusministerium; ■ Interview 18).

Der Ruf nach Solidarität und Einheit auf dem Kontinent bleibt weiterhin ein Kern-Anliegen der Afrikanischen Union. Dazu gehören ein liberalisierter Luftraum, wie in der Yamoussoukro Declaration beabsichtigt, und eine Reisefreiheit, die vergleichbar ist mit dem Schengener Abkommen in Europa. Jedoch nimmt deren Realisierung aufgrund differenter nationaler Interessen und Vorbehalte nur zögerlich Gestalt an. Insofern bleibt weiter abzuwarten, inwiefern eine „indigenisation and liberalisation of African skies“ sich tatsächlich wird umsetzen lassen (MWANAWASHE 2016).

In einigen Feldern allerdings schafft Äthiopien bereits Tatsachen. So ist die Ethiopian Aviation Academy nicht nur die erste Anlaufstelle für Luftfahrtkarrieren im eigenen Land. Ihre Kapazitäten als Trainings- und Ausbildungszentrum werden von nahezu allen afrikanischen Nationen genutzt. Die Absolventenübersicht in den Bereichen ‚Aviation Maintenance‘ und ‚Pilot Training‘ steht beispielhaft für eine wahrhaft pan-afrikanische Ausrichtung (Abb. 115).

ETHIOPIAN AIR LINES ENTERPRISE AVIATION MAINTENANCE TRAINING February 1964 to January 2016		
No	Sponsor/Country	Admitted
1	Ethiopia	117
2	Yemen	117
3	Tanzania	107
4	Uganda	106
5	Sudan	88
6	Nigeria	70
7	Rwanda	67
8	Zimbabwe	67
9	Kenya	55
10	Madagascar	44
11	Libya	39
12	Chad	30
13	Cameroon	28
14	Liberia	19
15	Eritrea	18
16	Greece	17
17	Mozambique	17
18	Lesotho	15
19	Namibia	14
20	South Africa	11
21	Congo	10
22	Djibouti	10
23	India	9
24	Togo	9
25	Botswana	7
26	Equatorial guinea	7
27	Senegal	5
28	Burkina Faso	4
29	Swaziland	4
30	Gambia	3
31	Sierra Leone	3
32	United Kingdom	3
33	Zaire	3
34	Zambia	3
35	Angola	2
36	Central Africa	2
37	China	2
38	Italy	2
39	Malawi	2
40	Sri Lanka	2
41	Benin	1
42	Burundi	1
43	Comoros	1
44	Côte d'Ivoire	1
45	Guinea-Bissau	1
46	Iran	1
47	Mali	1
48	Mauritania	1
49	Pakistan	1
50	Saudi Arabia	1
51	Somalia	1
TOTAL NUMBER OF GRADUATES TO DATE		4167

ETHIOPIAN AIR LINES ENTERPRISE PILOT TRAINING SCHOOL February 1964 to January 2016		
No	Sponsor/Country	Admitted
1	Ethiopia	712
2	Yemen	59
3	Zimbabwe	41
4	Angola	23
5	Kenya	22
6	Mozambique	22
7	Rwanda	20
8	Chad	18
9	Djibouti	17
10	Zambia	17
11	Namibia	12
12	Libya	12
13	Sudan	10
14	Eritrea	9
15	Cameroon	8
16	South Africa	8
17	Tanzania	7
18	Palestine	6
19	Botswana	5
20	Congo	5
21	Comoros	3
22	Ghana	3
23	Malawi	2
24	Mali	2
25	Niger	2
26	Seychelles	2
27	Togo	2
28	United Kingdom	2
29	Burkina Faso	1
30	Burma	1
31	Egypt	1
32	Greece	1
33	India	1
34	Italy	1
35	Lesotho	1
36	Nigeria	1
37	Serbia	1
38	Swaziland	1
39	Uganda	1
TOTAL NUMBER OF GRADUATES TO DATE		1062

Abb. 115: Absolventen an der Ethiopian Aviation Academy und ihre Herkunftsländer (Foto FG, 16.3.2016)

Das bereits erlangte Renommee der Luftfahrt-Ausbildung in Äthiopien verstärkt die Hoffnung der Teilnehmer, ihre persönliche Ausrichtung zu internationalisieren: „Our Aviation Academy is one of the best academies in Africa [...] and it gives me a good opportunity to develop myself as international professional” (☞ 2/10). Auch aus Perspektive anderer afrikanischer Länder besitzt dieses Motiv Gültigkeit, wie die Aussage eines tansanischen Studenten zeigt: „I chose to be trained at Ethiopian Aviation Academy because it's the most accredited institute within East Africa. My country's CAA [Civil Aviation Authority] recognize this institute as relevant. Training facilities and quality of education in this academy is appreciated” (☞ 2/6). Auch eigene Beobachtungen in Bereichen der Staff Library, Mensa und Pausenräumen bestätigten die innerafrikanische Internationalität; gemeinsame Kommunikationssprachen waren Englisch und Französisch.

„Surviving depends on connectivity“ (m/Berater; ■ Interview 10) – um den Einfluss auf dem gesamt-afrikanischen Markt weiter zu vergrößern und alle Regionen des Kontinents besser abdecken zu können, verfolgt Ethiopian eine sogenannte ‚Multi-Hub-Strategie‘. Sie sieht die Eröffnung von Sekundärdrehkreuzen und die Beteiligung an anderen afrikanischen Airlines vor. „Africa is a huge continent. So one hub serving the continent from Addis Ababa, we felt was not enough” (zit. nach NORBROOK 2014). So nutzt man die eigenen finanziellen Ressourcen, Management-Kenntnisse und technisches Know-how zum Aufbau sogenannter „Satellite Airlines“ (TANEJA 2010:226) an anderen afrikanischen Standorten. Diese übernehmen die Funktion, Verkehr regional an Sekundärhubs zu bündeln und gezielt an das Netzwerk in Addis Abeba anzuschließen.

Auf diese Weise erreicht Ethiopian Airlines von ihrer Heimatbasis aus in allen Regionen Afrikas eine größere Präsenz. Im westafrikanischen Togo ist Ethiopian mit 40 % größter Teilhaber der dortigen ASKY Airlines und managt deren komplettes operatives Geschäft. Die acht Flugzeuge der ASKY vom Typ Bombardier Dash 8 Q400, Boeing 737-700 und -800 sind von Ethiopian Airlines geleast und fliegen von Lomé aus 24 Ziele in ganz Westafrika an. Logo und Schriftzug der 2007 gegründeten Airline entsprechen keinem nationalen ‚Flag Carrier‘, sondern enthalten den Umriss des Kontinents und den Zusatz „The Pan African Airline“ bzw. „La Compagnie Panafricaine“. In Kooperation mit der äthiopischen Mutterfluglinie werden bereits Pläne entwickelt für eigene Trainings- und Wartungseinrichtungen am Standort Lomé. Auf diese Weise können Partnerschaften sogar zum Aufbau dezentraler technischer Luftfahrtzentren führen, die mit zunehmender Eigenständigkeit Wartungsaufgaben vom Main Hub in Addis übernehmen. Deshalb bestätigt der dortige Airline-Chef: „Our planned Lomé MRO [Maintenance Repair and Overhaul] hub would maintain aircraft operating in Nigeria, Ghana, Côte d'Ivoire and Senegal. [...] West Africa does not currently have any facilities capable of heavy aircraft maintenance and overhauls” (zit. nach *ch-aviation* 2015b).

Auch im südlichen Afrika hat Äthiopien in eine Basis investiert. Am Standort Lilongwe gründete man im Januar 2014 Malawian Airlines (mit Anteilen von 49 %) als Joint Venture mit der dortigen Regierung. Ethiopian verhalf dem Land nach zwei Jahren ohne eigene Fluggesellschaft „to start a new family“ (SHEPPARD 2016). Die beiden Flugzeuge der Airline sind in Äthiopien registriert, ihre Luftverkehrsbetreiberzeugnisse jedoch stammen aus Malawi.

Den Zugang zu einem weiteren aufstrebenden Markt hat sich Äthiopien auch in Ruanda gesichert – „Africa’s newest success story“ (MUNGAI 2015a). Auch dort besitzt man mittlerweile einen Anteil von 49 % an der staatlichen RwandAir (*ch-aviation* 2016a). Zwischen Äthiopien und Ruanda ist 2016 ein Luftverkehrsabkommen ausgehandelt worden, das beiden Seiten mehr Freiheiten einräumt. Für beide Länder hat dies zur Folge, dass sie das Recht haben, Passagiere zwischen ihren Ländern und von dort weiter in ein Drittland zu befördern. Rwandair besitzt auch Großraumflugzeuge vom Typ Airbus A330, die vom Hub in Kigali Destinationen in Europa (London) und dem Nahen Osten (Dubai) anfliegen. Sambia konnte als weiterer strategischer Partner im südlichen Afrika gewonnen werden. Das Land, dessen staatliche Fluglinie 1994 „largely due to patronage and abuse by the political establishment“ Bankrott erklären musste, erfährt 2018 mit äthiopischen Investitionen ein „Re-launching“ von Zambia Airways (EDWIN 2018). Ethiopian Airlines beteiligt sich mit 45 % Anteil am Wiederaufbau in Lusaka.

Berichten zufolge wird Äthiopien mittlerweile sogar aktiv von anderen Regierungen angesprochen, um Geschäftsmodelle für Fluggesellschaften zu entwickeln: „Ethiopian Airlines has a growing club of African admirers calling it to help them replicate its success“ (NDUKWE/DAVISON 2015). So bestehen konkrete Pläne für den Aufbau zusätzlicher regionaler Hubs und Joint-Ventures quer durch Afrika. Dies betrifft den Westen etwa mit Guinea, Ghana und Nigeria, aber auch mögliche Standorte im zentralen Afrika wie die Demokratische Republik Kongo und den Tschad (*ch-aviation* 2018). Darüber hinaus laufen Verhandlungen in Ostafrika mit Mosambik und Äthiopiens Nachbarn Djibouti (SISAY 2018), bei weiterer politischer Annäherung demnächst wohl auch mit Eritrea.

Auch wenn die Verwirklichung solcher Pläne durch die bisher mangelnde Liberalisierung des afrikanischen Luftraums erschwert wird, weiß Ethiopian einige Hürden zu umgehen. Über die Anteile an regionalen Fluggesellschaften verschafft sich die Airline in den jeweiligen Ländern zusätzliche Verkehrsrechte und verhandelt (wie zum Beispiel mit Ruanda) erfolgreich bilaterale Abkommen, die einen Statuswandel „from restrictive to full or partial liberalization“ mit sich bringen können (ABATE 2013:12). Insgesamt unterhält Äthiopien mit 46 afrikanischen Staaten bilaterale Luftverkehrsabkommen (SCHLUMBERGER 2010:178-189). Andere afrikanische Fluglinien versuchen inzwischen, ähnliche Strukturen anzuwenden und ihre ‚5th Freedom routes‘ auszubauen (z.B. South African Airways auf Strecken wie Johannesburg-Accra-Abidjan bzw. Johannesburg-Libreville-Douala; vgl. *ch-aviation* 2017).

Derartige Praktiken haben Äthiopiens Luftfahrt zweifelsfrei zu wachsendem Erfolg auf dem Kontinent verholfen. Bereits jetzt ist das Streckennetz von Ethiopian Airlines und seinen Partnern ASKY, Malawian und RwandAir mit mehr als 50 Zielen das dichteste in Afrika (vgl. Abb. 116).





**Abb. 116: Streckennetz von Ethiopian Airlines und Partnerfluggesellschaften (OAG 2015a:9)**

Gerade für den Aufbau neuer Märkte nutzt Äthiopien die strategischen Vorteile eines Hub-and-Spoke-Systems (vgl. Kap. 4.1.2). Denn in vielen Regionen Afrikas ist das lokale Aufkommen noch nicht groß genug, um eigene Airline- und Airport-Kapazitäten ausreichend auszulasten. „For air transport [in Africa], the size of the market is simply too small to support a proliferation of national carriers with each centered on its own airport facility and jet fleet. Instead, regional hubs serving multiple countries are needed, [...] to move passengers along spokes and into hubs” (FOSTER/BRICEÑO-GARMENDIA 2010:151). Daher wird das geringe Volumen an Sekundär-drehkreuzen gesammelt, zum Hub in Addis geflogen und auf das weltweite Streckennetz von Ethiopian verteilt. Dieses System funktioniert besonders gut zwischen Äthiopien und dem zum großen Teil unterversorgten westafrikanischen Markt. Studien belegen, dass über die Kooperation mit ASKY Airlines jährlich mehr als 100.000 Passagiere aus neun westafrikanischen Ländern über die togolesische Basis in Lomé nach Addis Abeba befördert werden, „which provides a great potential source of feed to Ethiopian Airlines and vice versa“ (HEINZ/O’CONNELL 2013:82). Über eine derartige Bündelung wird ein effizienter Anschluss auch peripherer, vom globalen Luftverkehr bislang ausgeklammerter Regionen möglich. Dazu zählen nicht nur geographisch abgelegene Ziele, sondern auch Destinationen in politischen Krisengebieten fragiler Staaten, wie beispielsweise im Südsudan. Dort sind die Flüge von Ethiopian Airlines häufig sogar die einzige funktionierende Anbindung an die Außenwelt. „Schon die Ankunft in der Hauptstadt Juba im Süden war [...] ein Schock. Kniehohe Betonpfeiler, überdeckt mit Pressspanplatten voller Löcher. Darauf ein paar Paravents als Absperrungen. Das ist der Terminal des internationalen Flughafens“, so die Auskunft einer Koordinatorin aus der deutschen Entwicklungszusammenarbeit; „nur am Schalter von Ethiopian Airlines habe sie überhaupt einen Computer gesehen“ (zit. nach WEIN 2017:6).

Mit all diesen Expansionsvorhaben auf bereits etablierten und auf neuen Märkten wird sich die jetzt schon deutliche Präsenz von Ethiopian in ihrem Heimatkontinent Afrika weiter vergrößern. Die Ambitionen förderten sogar zwischenzeitlich Gedankenspiele zum Aufbau einer eigenen multinationalen afrikanischen Airline, die sich über sieben Länder des östlichen, zentralen und südlichen Afrikas erstrecken sollte (Sambia, Simbabwe, Uganda, Ruanda, Namibia, Demokratische Republik Kongo, Botswana; vgl. BEKELE 2016i). Doch ohnehin wird die Airline aufgrund ihrer Stärke bereits jetzt als „Emirates of Africa“ bezeichnet (ALEMU 2018).

Dementsprechend schwer fällt es regionalen Konkurrenten, auf demselben Markt erfolgreich zu bestehen. Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob die Multi-Hub-Strategie, verbunden mit dem Anspruch einer Pan-African Airline, vorrangig der afrikanischen Luftfahrtentwicklung dient, oder als planmäßige nationale Machtentfaltung einzuordnen ist.

Es kommt ganz darauf an, welche Raumbilder und Entwicklungsdiskurse der Expansion zugrundeliegen. Mit dem Aufbau lokaler Drehkreuze im westlichen, zentralen und südlichen Afrika wird die regionale Integration und Konnektivität auf dem Kontinent vorangetrieben. „Could the Ethiopian of today be the ‚AirAfrica‘ of tomorrow?“ (OAG 2015a:9) – Die Zeichen deuten klar in eine Richtung: Äthiopien vergrößert seinen nationalen Machtanspruch und versucht, ihn mit seiner Airline als Vorreiter über den gesamten Kontinent auszubreiten. In den meisten afrikanischen Ländern gilt: „Its green, yellow and red emblem is recognized almost everywhere as the symbol of the Ethiopian flag carrier“ (MASWABI 2015). Zwar verfolgt Äthiopien nach eigener Auskunft weniger das Ziel, den Himmel über Afrika dominieren zu wollen, sondern reklamiert für sich, die gemeinsame afrikanische Idee unterstützen zu wollen, wie die Airline-Geschäftsführung beteuert. „As an indigenous and truly pan-African airline, we firmly believe that it is only through partnerships among African carriers that the aviation industry of the continent will be able to get its fair share of the African market“ (zit. ATW 2018c). Doch auch wenn ein solcher Beitrag zur ökonomischen und sozialen Integration Afrikas anzuerkennen ist, basieren bisherige Kooperationen erkennbar auf einer klaren Rollenverteilung: Das Machtzentrum liegt in Äthiopien, und hier werden die Fäden in der Hand gehalten. „It may be that some of these JVs [Joint Ventures] are simply pragmatic solutions to expanding into new markets and alternative vehicles for protecting national interests“ (*African Aerospace* 2016a). Um Ungleichheiten auszugleichen und das Wettbewerbsklima aufzulockern, sollte Ethiopian Airlines deshalb nicht nur mit kleinen Airlines, sondern auch mit größeren afrikanischen (oder gar arabischen) Fluglinien kooperieren – so lautet zumindest der Anstoß eines Beraters. Darüber hinaus müsse die Airline weiter an ihrer positiven pan-afrikanischen Wahrnehmung arbeiten: „ET needs to improve serving Panafrican interest in terms of appearance, languages, services“ (■ Interview 10).

Die praktizierte Expansionsstrategie konzentriert afrikanische Verkehrsströme in Äthiopien. Das kann für andere Länder Verluste oder Begrenzungen bedeuten. „These efforts to connect more African cities might not be very smooth and ‚may well face a political challenge‘ in some capitals“ (DAHIR 2018a). Einige afrikanische Airlines wollen nicht die Rolle übernehmen, Ethiopian zu ‚füttern‘ (wie z.B. Air Madagascar), und suchen sich daher andere Fluggesellschaften als strategische Partner aus. Dementsprechend unterschiedlich fällt die Resonanz auf die große, scheinbar übermächtige äthiopische Fluglinie aus. Dessen ist man sich bei Ethiopian durchaus bewusst: „We can provide technical assistance. We have the knowhow and expertise. [...] But [...] it does not mean that this view is shared by every country“ (zit. nach BEKELE 2016i). Ein Beispiel für die ambivalente Haltung gegenüber Äthiopien liefert Tansania: Hier bedient Ethiopian Airlines die Hauptstadt Dar es Salaam zweimal täglich und steuert die bei Touristen besonders beliebten Destinationen Kilimanjaro und Sansibar jeweils einmal am Tag von Addis aus an. Diese hohe Anzahl von Flügen in das Land ohne größere eigene Airline wird dort einerseits wahrgenommen als Ausdruck von angestrebter Dominanz oder gar der Absicht, „to take over Africa’s

skies“ (*Tanzania Daily News* 2018). Andererseits erscheinen solche Flüge als „boost“ bzw. „big credit to tourism industry to the country“, das über das Netzwerk von Ethiopian für Besucher aus aller Welt besser erreichbar werde (MUGARULA 2017).

Die Konnektivität Äthiopiens ist durch den aufstrebenden kontinentalen Hub Addis gewaltig gestiegen und hat eines der höchsten Niveaus in Afrika erreicht – mit positiven Folgen für die nationale Wirtschaft. „The Ethiopian economy benefits from some of the best intra-Africa connectivity“ (IATA 2017g). Die offizielle Selbstdarstellung des Landes und seiner geschäftlichen und diplomatischen Ziele stellt die Entwicklung des Luftverkehrs (und die wachsende eigene Stärke) nach wie vor in den gesamtafrikanischen Kontext. Der Tenor etwa des äthiopischen Außenministeriums lautet: „Ethiopia has made all its growth and economic transformation plans inline with Africa [...]. Ethiopia considers its neighbors and the rest of Africans' development as its own development“ (zit. nach KETEMA 2018). Und auch in der Imagebildung der heimischen Fluggesellschaft vermischen sich kontinentale Ansprüche mit nationalen Besonderheiten: Sie wirbt mit einer „African-flavoured Ethiopian hospitality“ (m/Airline Manager; ■ Interview 02).

### 7.3 Nationaler Hub für das ‚Powerhouse‘ Äthiopien

Äthiopien besitzt eine Vormachtstellung am Horn von Afrika. Das Land gilt ausweislich einer Studie des Institute of Security Studies nach Südafrika und Nigeria als „third largest continental power in determining Africa's economic and political destiny“ (AMARE 2015). Zur Begründung vorrangig angeführt werden anhaltendes Wirtschaftswachstum, diplomatisches Gewicht, politische Führungsstärke und militärische Kontrolle. „Other African countries have their eyes on this“ – das stolze Selbstverständnis Äthiopiens beruht sowohl auf aktueller Entwicklungsdynamik eines „emerging powerhouse in Africa with smart people“ als auch auf seiner geschichtlichen Sonderstellung „with special history of non-colonialization“ (m/Aviation Academy; ■ Interview 16). Inspiriert vom chinesischen Entwicklungsmodell ist Äthiopien zu einer der am schnellsten wachsenden Wirtschaften weltweit geworden. Doch gleichzeitig hat der Staat weiterhin mit seiner mangelhaften Repräsentation und überwiegend negativer Außenwahrnehmung zu kämpfen: „Ethiopia is still viewed through a lens that is shaped by its traumatic past of communism, civil war and famine“. Auch intern befindet sich Äthiopien zuletzt seit 2016 in einer Phase ethnischer Konflikte und Unruhen. Ungeachtet dieser Turbulenzen stellt sich der Standort dar als eine „true frontier economy“ mit langfristigen Investitionsperspektiven (DAVIES 2016).

Ein Schwerpunkt der staatlichen Wachstumspolitik liegt auf der Entwicklung der Energie- und Transportinfrastruktur. In den Worten eines äthiopischen Eisenbahningenieurs: „Our tools are energy and transportation“ (zit. nach ADAM 2016). Symbolhaft dafür stehen zwei Großvorhaben, die Äthiopien zum Hub für Wasserkraft und Flugverkehr transformieren wollen. Der Grand Ethiopian Renaissance Dam (GERD) wird gebaut, um die eigene aufstrebende Ökonomie mit günstiger Energie versorgen und darüber hinaus Elektrizität auch in die Nachbarländer exportieren zu können. Das Prestigeprojekt im Nordwesten des Landes ist mittlerweile bereits zu zwei Dritteln fertiggestellt. Mit Hilfe des Staudamms möchte Äthiopien seine Kapazitäten der Stromerzeugung vervierfachen und auch als Stromlieferant an Einfluss gewinnen. Gleichzeitig wird südlich der

Hauptstadt ein neuer Großflughafen geplant (vgl. Kap. 8.4.2), der die erforderlichen Kapazitäten für den Wachstumskurs der nationalen Fluggesellschaft bieten und Addis zum führenden Hub-Airport in Afrika machen soll. Auch auf diesem Transportvorhaben liegen große Hoffnungen. „It will be expected to move the country to the higher level” (m/Airport Customer Service; ■ Interview 13).

Auf den Flugverkehr richtet die äthiopische Regierung im Gegensatz zu vielen anderen afrikanischen Staaten einen besonderen Fokus. „As a part of overall strategy to promote economic growth, priority was given by the Government of Ethiopia (GOE) to the development of transport infrastructure of the country with emphasis on airport infrastructure” (AFRICAN DEVELOPMENT FUND 2006:1). Der Luftfahrt wird eine Schlüsselrolle dafür zugeschrieben, das Binnenland zum Aviation-Hub und damit zum afrikanischen „Powerhouse“ zu transformieren (LERNER 2015). Mit dem Ausbau des Flugverkehrs zielt man auf Wachstum in einer Vielzahl von wirtschaftlichen Entwicklungsbereichen, wie etwa „facilitating global trade, job creation, tourism promotion, expand export of horticulture, meat and other perishable commodities“ (■ Interview 13). Die expandierende nationale Fluggesellschaft – so die Erwartung – vermag den äthiopischen Staat mit der globalen Wirtschaft zu vernetzen und ein prosperierendes Bild des Landes nach innen und nach außen zu vermitteln. Daher sind alle relevanten Akteure des äthiopischen Luftfahrtsektors staatlich organisiert, kontrolliert und eng mit der nationalen Entwicklungsstrategie verknüpft. „This might [...] explain why Ethiopia [...] has managed its national carrier so carefully” (MUNGAI 2015a).

Der Addis Ababa Airport als nationaler Hub öffnet das ‚landlocked country‘ und verbindet die unterschiedlichen Regionen des Landes miteinander. „Ethiopia is a huge country, it’s a wide country. So airport infrastructure is playing an important role for connectivity” (m/Airport Verwaltung; ■ Interview 27). Über den Luftverkehr erschließen sich neue Wege für Entwicklung in unterschiedlichen Sektoren. Die Luftfahrtindustrie selbst ist ein Wirtschaftsfaktor und Jobmotor, hat aber auch Auswirkungen auf angebundene Felder wie Tourismus, Handel und Export. Dazu schafft sie Mobilität und sozialen Austausch – für Äthiopier innerhalb ihres Landes und nach außen. „It has also advantages in strengthening diplomatic and cultural relationship ties as well” (GEBREMEDEN 2016). Der strategische Ausbau der Luftfahrt führt aber auch dazu, dass sich das Ausmaß an staatlicher Kontrolle erweitert. Diese Konzentration von Macht hat spürbar eingrenzende Auswirkungen. Parallel zu den Wachstumsdynamiken werden räumliche und soziale Fragmentierungsmuster deutlich, die sich nicht zuletzt in einer Zunahme gesellschaftlicher Unruhen äußern. Die Bewegung auf diesem Spannungsfeld nationaler Entwicklung bleibt im Hinblick auf ihre Stabilität zu überprüfen.

### 7.3.1 Wege eines ‚Developmental State‘

Äthiopien verfolgt ein autoritär gelenktes Entwicklungsmodell, das wirtschaftliches Wachstum vorantreibt, ohne staatliche Macht abzugeben. Mit einer Stärkung der Kernbereiche Energie und Transport soll die sozio-ökonomische Transformation des Landes vollzogen werden von einer agrarisch geprägten Wirtschaftsweise hin zu einer produzierenden und verarbeitenden Industrienation. In der Tat ist man in den letzten zehn Jahren wirtschaftlich besonders erfolgreich gewesen.

„Massive staatliche Investitionen haben das Land modernisiert und die Armut deutlich reduziert, zeitweise wuchs die Wirtschaft zweistellig“ (PFAFF 2016a). Diese Merkmale sind kennzeichnend für das Modell eines ‚Developmental State‘: „In terms of ideology, such a state [...] conceives its ‚mission‘ as that of ensurfing economic development, usually interpreted to mean high rates of accumulation and industrialization” (MKANDAWIRE 2001:290).

Ein derartiges Modell leitet sich her aus der Praxis autoritärer ökonomischer Planung in ostasiatischen Tigerstaaten (vgl. WADE 2003), wie beispielsweise Südkorea und Taiwan oder in Form zentralisierter Wirtschaftslenkung wie in China. Im Diskurs um die Wirtschafts- und Entwicklungsgeschichte Äthiopiens begegnen immer wieder Begriffsschöpfungen wie „African tiger“ (DORI 2014) oder Bilder wie „Lion‘ [...] ready to jump“ (SILESHI 2016). Sie wecken bewusst Assoziationen mit dem (südost-)asiatischen Kontext. Eine Anlehnung an Asien erfolgt aber nicht nur programmatisch, sondern äußert sich auch in konkreten wirtschaftlichen Investitionen und gesellschaftlichen Verflechtungen. So plant die Addis Ababa University mittlerweile die Einrichtung eines Zentrums für Asienwissenschaften mit besonderem Schwerpunkt auf Entwicklungsmodellen (GEBREHIWOT 2018). Steigende Exportorientierung und das Potenzial „for low-end but high-employment-generating manufacturing“ in der verarbeitenden Industrie (DAVIES 2016) erinnern stark an das chinesische Entwicklungsmodell. Hier wie dort haben Agrarreformen, Investitionen in Infrastruktur und Einrichtungen spezieller Industrieparks hohe Wachstumsraten eingeleitet.

Asiatische Entwicklungsmuster fanden große Bewunderung beim äthiopischen Premierminister Meles Zenawi, der in seiner Amtszeit von 1995 bis 2012 ähnliche Programme für sein Land entwickelt und konsequent umgesetzt hat. Seine Form der staatlichen Entwicklungsagenda – gestützt auf ein „komplexes System der Herrschaftssicherung“ (SCHILDBERG 2012:1) – wird in äthiopischen Medien immer wieder als besonders kraftvoll und nachhaltig wirksam beschrieben: „Ethiopia's developmental leadership was the secret of the economic strength, institutional strength and fiscal strength that made the development stride sustainable“ (MOHAMED 2016). Die nachfolgende Regierung unter Premierminister Hailemariam Desalegn führte diesen Kurs einer autoritären ‚Industrial Policy‘ fort: wirtschaftliche Reformorientierung bei gleichzeitiger Stärkung einer zentralisierten politischen Kontrolle.

In Afrika gelten Äthiopien und Ruanda als Beispiele für aufstrebende ‚Developmental States‘ mit machtvollen staatlichen Investitionsstrategien. Tatsächlich rücken beide Länder politisch enger zusammen, wie 2015 ein Symposium der äthiopischen Meles Zenawi Foundation in Zusammenarbeit mit der Afrikanischen Entwicklungsbank und der Regierung von Ruanda zeigt. Unter dem Titel „The African Democratic Developmental State“ proklamierte man, den Widerspruch zwischen Entwicklungsdoktrin und Demokratie aufzugreifen (AFDB 2015a). Doch ein derartiges Forum ist wohl eher als Zusammenschluss zweier Länder zu bewerten, die gemeinsame politische Ideologien teilen und verbreiten. „The significance is that Africa’s developmental states are moving from just sharing the same political DNA, to putting their money in the same pot, and also building institutions to propagate their world view“ (MWITI 2015). Die Nähe zwischen Äthiopien und Ruanda äußert sich auch in der Kooperation ihrer staatlichen Airlines. Durch bilaterale Luftverkehrsabkommen profitieren beide Seiten von großzügigen Freiheiten und

Verkehrsrechten. Ethiopian kooperiert mit Rwandair auf technischer wie kommerzieller Ebene und beide Airlines bieten Code-Share-Flüge an.

Es gibt Stimmen, die Profit und Erfolge nationaler Fluglinien direkt mit der Art und Weise politischer Führung in Zusammenhang bringen. Angesichts dessen, dass South African und Kenya Airways Verluste geschrieben haben, während Ethiopian Airlines profitabel gewachsen ist, werden Parallelen zwischen staatlicher Leitung und Luftfahrtpolitik gezogen: „The most obvious difference between these countries is that South Africa and Kenya are democracies (flawed ones, but still), while Ethiopia is a quasi-authoritarian regime that has little tolerance for freewheeling politics or economics, but is pursuing an aggressively state-led growth model” (MUNGAI 2015a). Insofern lasse sich der Erfolg der hundertprozentig in Staatsbesitz befindlichen äthiopischen Fluggesellschaft mit dem streng kontrollierten Entwicklungsmodell des Landes zusammenbringen: „The African ‚developmental state‘ [...] takes the form of money-spinning Ethiopian Airlines” (MWITI 2015). Tatsächlich sieht sich die Airline dabei nicht nur als ein „major player of development“, sondern erhebt sogar den Anspruch „to be the leader of the game“ (m/Airline Manager; ■ Interview 02). Staatliche Priorisierung und Expansion des Flugverkehrs werden somit zum Ausdruck einer klar definierten und auf messbare Erfolge abzielenden Machtstrategie des ‚Developmental State‘.

Äthiopiens Entwicklungsweg orientiert sich an asiatischen Mustern. Dennoch betont man die autonome nationale Handlungsfähigkeit bei gleichzeitiger kontinentaler Einbettung: „Made in Africa. Industrial Policy in Ethiopia“ (OQUBAY 2015). Ein Zeugnis dieser Ausrichtung ist die spezifische Formulierung und Umsetzung einer eigenen Wirtschaftspolitik. Der äthiopische ‚Growth and Transformation Plan‘ (GTP) ist das regierungseigene strategische Regularium, das die Transformation der Wirtschaft leiten soll. Mit ihm wird die Zielsetzung eines beschleunigten Wachstums und einer breiten Armutsbekämpfung hin zu einem ‚Middle-Income-Status‘ langfristig formalisiert. Entworfen wurde der GTP vom MINISTRY OF FINANCE AND ECONOMIC DEVELOPMENT auf der Basis des ‚Plan for Accelerated and Sustained Development to End Poverty‘ (2006). Daneben orientiert sich der Inhalt an den ‚Millennium Development Goals‘ der Vereinten Nationen (UN 2015).

In einer ersten Stufe ist der GTP I als Fünfjahresplan angelegt (2010-2015). Im Zentrum steht die Entwicklung der Infrastruktur für Wachstum und Transformation der Wirtschaft. Die ökonomische Vision sieht neben einem durch Modernisierung produktiveren Agrarsektor eine zunehmende Industrialisierung vor. Wirtschaftsexperten haben die Schlagkraft dieses Plans in Bezug auf seine „brevity, coherence and strategic direction“ gelobt (UNECA 2016:103). Konsequenz auch seine Umsetzung: Die öffentlichen Investitionen, gemessen in Prozent des BIP, sind in Äthiopien die dritthöchsten der Welt (SCHAFFNIT-CHATTERJEE 2013:2). Besonders viele staatliche Ausgaben fließen in die Bereiche Energie und Verkehr, wovon nicht nur der bislang dominierende Agrarsektor profitieren soll. Vor Augen hat man vor allem verarbeitende Industrien, die enge Verbindungen zur lokalen Landwirtschaft besitzen und bei relativ niedrigen technologischen Voraussetzungen ein hohes Exportpotenzial bieten. Dazu zählen die arbeitsintensive Leder- und Textilindustrie, die Verarbeitung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und der Bausektor. Für alle diese Bereiche hält der äthiopische Staat Institutionen bereit, um die Produzenten bei der

Intensivierung unterstützen. Auch sind es meist staatliche Banken, welche die nötigen Kredite gewähren. Zentral für die Expansion dieser Industrien und ihren Marktzugang ist der Ausbau des Lufttransportsektors; er ist fest im GTP verankert. „GTP goes hand in hand with Aviation industry” (m/Airline Manager; ■ Interview 03).

Die zweite Phase des GTP (2015-2020) setzt auf die Fortführung des bisherigen Kurses, mit einem Schwerpunkt weiterhin auf Agrarindustrie („agribusiness“) und verarbeitender Industrie („manufacturing“). Zusätzlich werden Akzente auch bei erneuerbaren Energien gesetzt. Ziel des GTP II ist es, in Einklang mit den „Sustainable Development Goals“ der UN für Äthiopien bis 2025 den Status „middle income country“ zu erlangen (WORLD BANK 2013). Noch stärkere Betonung als zuvor finden Wirtschaft und BIP-Wachstum umgesetzt über „aggressive measures towards rapid industrialization and structural transformation“. Nach wie vor wird auf die erforderliche Infrastruktur verwiesen. Hier zielt der Ausbau der Kapazitäten im Luftverkehr ganz konkret auf die Eröffnung neuer Wege für Export und Tourismus: „Improving the contribution of air transport to export growth and improving its contribution for the development of tourism sector are the main strategic directions of the aviation sector during GTP II“ (NATIONAL PLANNING COMMISSION 2016:16,36). Doch ohne eine passende Flughafen-Infrastruktur bleiben diese Ziele kaum umsetzbar, wie auf einem Fachmeeting mit Luftfahrtakteuren im September 2015 in Addis Abeba deutlich wurde. Besonderes strategisches Gewicht kommt folgerichtig dem Flughafenausbau zugute: „Expanding the airport infrastructure, building new airports and administering them with the desired standard“ (NATIONAL PLANNING COMMISSION 2016:36). Vertreter der äthiopischen zivilen Luftfahrtbehörde bezeichnen den GTP II sogar als „own plan to make progress on Aviation industry“ (■ Interview 14).

„Industrialization plays a major role in national ideologies of modernization and is seen as a solution to various major practical economic and social problems” (KNOX et al. 2014:311). Dies trifft in hohem Maße auf Äthiopien zu, einem nach wie vor agrarisch dominierten Staat, in dem 80 % der Arbeitsplätze und 70 % der Exporteinnahmen der Landwirtschaft zuzurechnen sind. Doch zeigen die Pläne für Wachstum und Transformation bereits Wirkung. Der Anteil der Landwirtschaft am BIP sinkt, während Dienstleistungen und Industrie zunehmen (AFRICAN CENTER FOR ECONOMIC TRANSFORMATION ACET 2014:184f.). Auf diesem Industrialisierungskurs findet aktive staatliche Wirtschaftslenkung in verschiedenen Sektoren statt (vgl. GEBREEYESUS 2013:25), Schlüsselindustrien werden gezielt gefördert und international beworben.

Mit dem größten Viehbestand des Kontinents setzt Äthiopien bewusst sein Potenzial für die Leder- und Schuhindustrie ein. 2011 führt das Ranking der „Top Ten Manufacturing Exports“ die Ledererzeugung an, gefolgt von der Lebensmittelindustrie (darunter Fleisch, Gemüse und Zucker) und der Kleidungsherstellung. Gefördert wird der Anbau von Zuckerrohr, um den wachsenden Inlandsmarkt versorgen zu können, gleichzeitig aber auch steigende Exporteinnahmen aus dem Ausland zu generieren. 2009/2010 liegt Zucker sogar an der Spitze der „industrial products in terms of output (gross value of production)“ (GEBREEYESUS 2013:16,13). Exportorientierte Blumenproduktion und vermehrt auch Obst- und Gemüseanbau sind in Äthiopien nicht zuletzt aufgrund von staatlichen Anreizen rasant gestiegen. Die Produktion und Ausfuhr von Schnittblumen begann im Jahre 2003/2004 mit drei Tonnen und liegt 2011/2012

bereits bei 50.000 t (UNECA 2016:105). Hier zeigt sich eine besondere Bedeutung des Flughafens Addis Abeba. Der Export solch zeitsensitiver Güter nach Europa bzw. Nahost kann nur über den Lufttransport erfolgen (vgl. Kap. 8.3.1). Angesichts dessen hat der Staat beim Aufbau dieser Wege eine aktive Rolle übernommen und die Zusammenarbeit zwischen Exporteuren und Ethiopian Airlines initiiert und unterstützt. „Land held by the government was made increasingly available for flower farms within the vicinity of the airport in Addis Ababa, leading to the creation of flower enterprise clusters” (GEBREEYESUS 2013:29f.). Der Bereich „horticulture“, zu dem etwa Blumen, Obst, Gemüse und Gewürze zählen, steht ganz oben in den „priority areas for investment“. Für den Export dieser Produkte stellt Ethiopian Airlines Cargo eine „promotional rate“ zur Verfügung (EIC 2017b:10,25).

Um die lokale Nachfrage infolge des Baubooms im Land befriedigen zu können, wird die Produktion von Zement seit 1999 drastisch aufgestockt und liegt 2012 bei nunmehr 10 Millionen Tonnen. Unterstützung inländischer Firmen, die Gewährung günstiger Kredite und der logistische Ausbau der Transportwege und Energiequellen haben Äthiopien zum drittgrößten Produzenten von Zement in Afrika aufsteigen lassen (UNECA 2016:105). Dabei gilt der Bausektor als Voraussetzung von und Antreiber für Entwicklung zugleich: „Creating infrastructure which accelerates socio-economic progress, without the [construction] sector is unthinkable” (GIORGIS 2016).

Um die Wirtschaft anzukurbeln, verschafft der Staat nicht nur eigenen Unternehmen Vergünstigungen, sondern fördert auch die Investitionstätigkeit fremder Akteure. So wirbt die äthiopische Regierung progressiv um den Einsatz von Kapital und Technologie aus dem Ausland. Einzuordnen ist diese Strategie unter dem Schlagwort der „Economic Diplomacy“: Über bi- und multilaterale Kooperationsformate, die einen gegenseitigen Nutzen versprechen, knüpft der äthiopische Staat wirtschaftlich orientierte internationale Beziehungen, die seinen eigenen Einfluss auf regionaler und internationaler Bühne wachsen lassen sollen. „An effective and functional economic diplomacy [...] will certainly bring about an economically powerful and vibrant nation” (TILAHUN 2014:54). Die Umsetzung erfolgt über staatliche Institutionen wie das Ministry of Agriculture oder die Ethiopian Investment Commission (EIC). Zu den Maßnahmen gehören z.B. das Angebot günstiger Landflächen in ausgewiesenen Zonen, ein vollständiger Erlass der Einfuhrzölle auf importierte Güter und Rohmaterialien, die der Produktion von Exportgut dienen, sowie temporäre Steuerbefreiungen für daraus erzielte Gewinne. Als Produktionsstätten selbst richtet die Regierung Industrieparks ein – nicht nur im flughafennahen Umfeld der Hauptstadt (Bole Lemi), sondern auch in anderen Regionen des gesamten Landes (vgl. Abb. 117). Weltweit agierende internationale Firmen siedeln sich dort an, beispielsweise aus der Bekleidungsbranche oder Schuhhersteller.



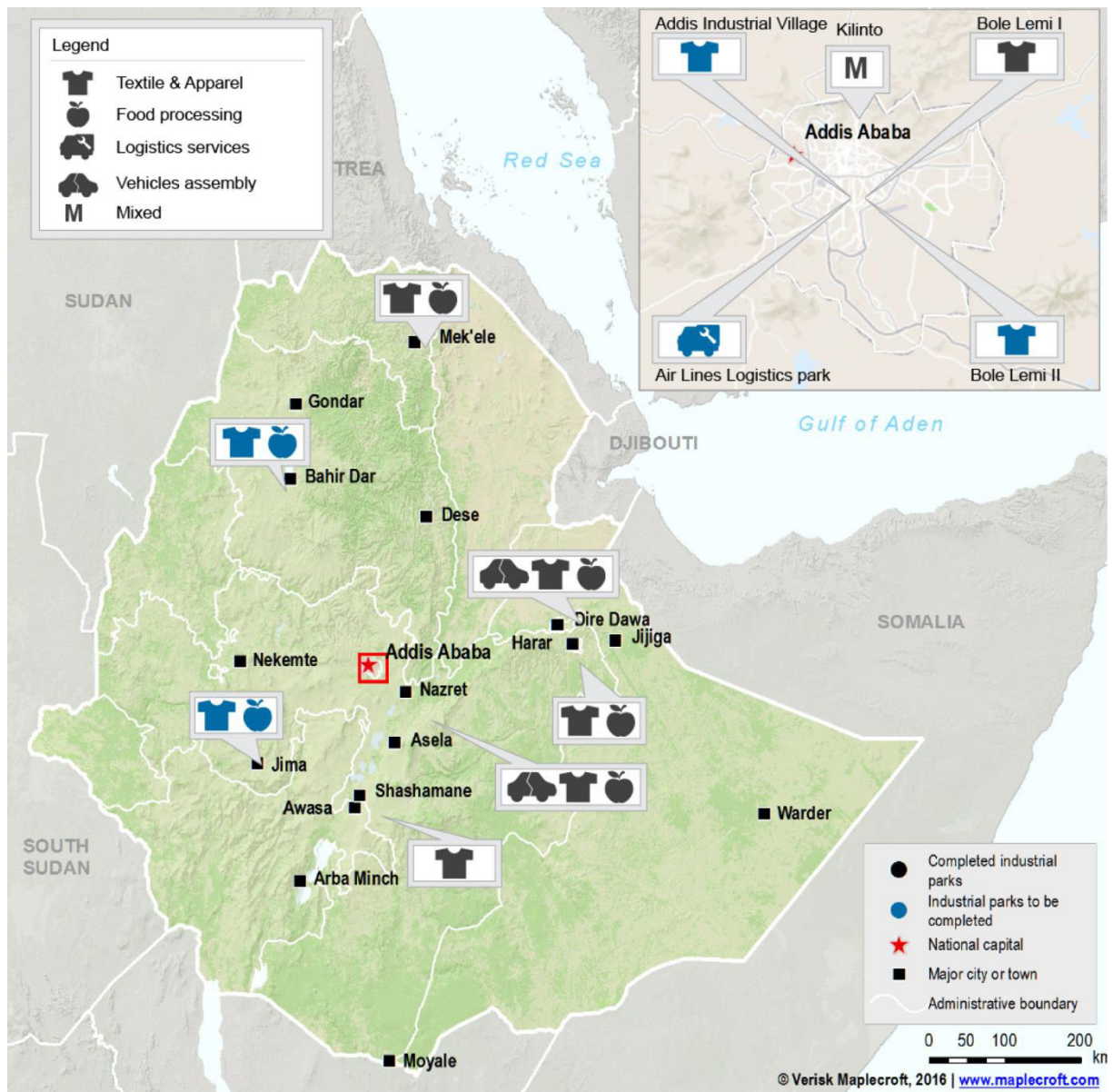


Abb. 117: Industrieparks in Äthiopien 2016 (DAHIR 2017a)

Auch einige europäische Hersteller lassen bereits Kleidung in Afrikas zukünftigem ‚Industrial Hub‘ produzieren. Sie sehen aber noch Verbesserungsbedarf bei den Produktionsbedingungen und der Infrastruktur. In Äthiopien selbst werden diese Industrieparks als moderne Anlagen gefeiert, die in der Lage seien, Sozial- und Umweltstandards globaler Firmen erfolgreich umzusetzen. Vor allem in der wasserverbrauchenden Textilindustrie wirbt man angesichts knapper Ressourcen mit einer „zero liquid discharge technology“ und einem „Eco Industrial Park“ in Hawassa (EIC 2017a:4). Hier hat eine chinesische Baufirma innerhalb weniger Monate 56 identische Fabrikhallen in Metallkonstruktion hochgezogen (vgl. Abb. 118). In den Gebäuden, die von Beginn an vollständig belegt sind, werden T-Shirts und Kleidungsstücke auch für weltweit bekannte Marken wie Calvin Klein und Tommy Hilfiger produziert (ASSEFA 2017:65).



**Abb. 118: Hawassa Industrial Park (DONAHUE 2018)**

Die größten 2017 in Betrieb befindlichen Parks sind Bole Lemi nahe des Flughafens, Hawassa im Süden, Mekelle im Norden und die Eastern Zone nahe der Stadt Dire Dawa. Zahlreiche weitere Parks befinden sich im Bau. Mit all diesen Anlagen, in denen neben Textilien auch Fleisch- und Lederprodukte weiterverarbeitet werden sowie Früchte, Honig und Kaffee, möchte man zum „powerhouse in manufacturing“ aufsteigen (ASSEFA 2017:65). Dafür lockt das Land nicht nur mit einem attraktiven Investitionsklima und neuer Infrastruktur, sondern auch mit einem schier endlos erscheinenden Potenzial an Arbeitskräften und niedrigen Lohnkosten. So liegen die Stückkosten für die Herstellung von Polo-Shirts in Äthiopien nur halb so hoch wie in China oder Vietnam. Bei Lederschuhen ist der Preisunterschied noch deutlicher. Hier betragen die Stückkosten weniger als ein Fünftel des chinesischen Niveaus (ACET 2014:64).

Viele multinationale Firmen sind mittlerweile auf die Vorteile von Äthiopiens ‚Economic Diplomacy‘ aufmerksam geworden und investieren in den letzten Jahren verstärkt im Land. 2012 haben ausländische Direktinvestitionen (Foreign Direct Investments, FDI) zum ersten Mal die öffentliche Entwicklungshilfe (Official Development Aid, ODA) übertroffen (TAMIRU et al. 2014:9). Zuletzt ist der Wert der FDI um 46 % auf 3,2 Mrd. US\$ in 2016 gestiegen (vgl. Abb. 119). Damit ist Äthiopien nicht nur der größte Empfänger ausländischer Direktinvestitionen in Afrika (TIBEBU 2017), sondern bleibt auch führende Kraft beim Wirtschaftswachstum auf dem Kontinent (vgl. Abb. 120).

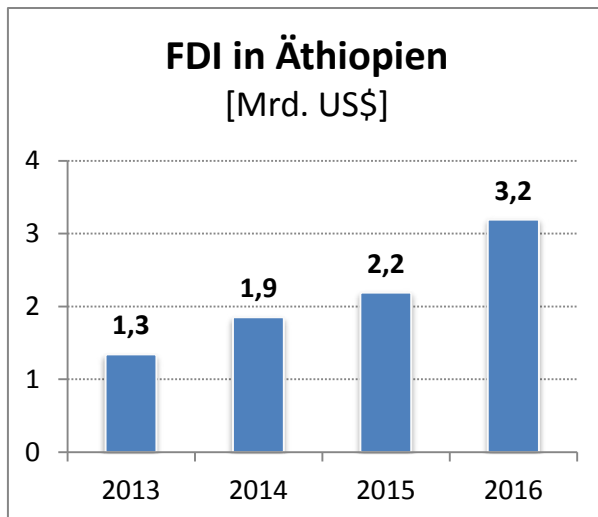


Abb. 119: Ausländische Direktinvestitionen in Äthiopien (nach UNCTAD 2017)

Country	GDP growth (%) in 2017
Ethiopia*	8.5
Côte d'Ivoire	7.6
Senegal	6.8
Guinea	6.7
Tanzania	6.5
Burkina Faso	6.4
Rwanda	6.2
Sierra Leone	6.0
Ghana	5.9
Benin	5.4

\*Fiscal year data.

Abb. 120: Die 10 wachstumsstärksten Länder (BIP) in Afrika 2017 (AFRICA GROWTH INITIATIVE 2018:27)

Anteil daran haben zum Beispiel auch chinesische Schuhhersteller wie Huajian Shoes. Deren Entscheidung, in Äthiopien zu produzieren, liegt laut chinesischen Experten vor allem an den staatlichen Anreizen. „The government has actively promoted agro-processing to provide raw materials for garments and footwear, as well as industrial parks to house manufacturing FDI” (XU et al. 2017:34). Diese lukrativen Bedingungen ziehen finanzfreudige Investoren an. Darauf weist man im Land besonders gern hin. „They are queuing up in the line to give money to the Ethiopian government. [...] Here, they feel more comfortable, because they witness the development that is going on in the country at that stage” (m/Unternehmer; ■ Interview 37). Neben China investieren weitere Länder wie Indien, Brasilien und die Türkei. Von äthiopischer Seite wünscht man sich eine noch aktivere Rolle europäischer Staaten. Tatsächlich wächst das Interesse langsam auch bei deutschen Investoren, die ein stärkeres Engagement in den Bereichen Landwirtschaft- und Infrastrukturentwicklung sowie in der Automobilindustrie planen (JEMANEH 2016).

Mit all diesen Dynamiken werden in Äthiopien neue Produktions- und Absatzmärkte erschlossen, die den Transfer von Ressourcen, Gütern und Personen generieren – zu einem großen Teil über den Luftverkehr. „Ethiopia [...] offers huge markets, be it domestic or international, as you can reach half of the world population within just an average of eight hours flight“ (ENDERS 2016). Damit das gesamte Land davon profitieren kann, will der Staat seine Hauptvorteile aus verschiedenen Sektoren über den Luftverkehr zusammenführen und strategisch ausrichten; in einer Verlautbarung des Transportministeriums: „Since the Aviation industry is recognized as an integral part of the socio-economic system, and the driver in generating much needed foreign exchange, providing direct and indirect employment, expanding business and tourism opportunities for the country [...], all national policies, including civil aviation sector policy, must be tailored to address the contemporary socio-economic development program of the country” (MINISTRY OF TRANSPORT 2015a:4). Diese Politik bedeutet einen grundlegenden Wandel nationaler Entwicklungswege: „They have changed the old style“ (■ Interview 37). Nicht mehr wie in der Vergangenheit stehen der Empfang humanitärer Hilfsleistungen oder Militarisierung im Vordergrund, sondern die Herausforderung neuer Investitionstätigkeiten.

Auch im Bereich internationaler Entwicklungszusammenarbeit ist diese Ausrichtung spürbar. Für die globale Konferenz der Entwicklungsfinanzierung kam die Weltgemeinschaft 2015 in Addis Abeba zusammen (Abb. 121). „They were here and there is a reason. How can you plan such huge things like that? It means that they have a big interest in the country” (m/Unternehmer; ■ Interview 37). Auf Basis dieses gestiegenen Interesses am Land möchte Äthiopien eine neue Ära globaler Partnerschaften einläuten.



Abb. 121: Third International Conference on Financing for Development, Addis Abeba 13.-16.7.2015 (Foto FG, 14.8.2015)

Um das Image des Landes nachhaltig zu verändern, greifen alle politischen und ökonomischen Strategien ineinander. Die eigenen Stärken werden massiv beworben, Investitionstätigkeiten und Tourismus angekurbelt sowie die Außenbeziehungen ausgebaut. Die Führung all dieser Aktivitäten mündet in ein regelrechtes ‚Nation Branding‘ durch den äthiopischen Staat selbst. Und dies mit zunehmendem Erfolg – wie die steigenden ausländischen Investitionen zeigen. Verantwortlich dafür sind nicht nur die wirtschaftlichen Anreize, sondern vor allem auch die gut ausgebaute Luftverkehrsinfrastruktur, wie ein Pressevertreter aus seiner internationalen Berufserfahrung berichtet: „I asked them why they wanted to invest in Ethiopia [...]. And one of the reason he said the growing economy, and so on and so on, but he also mentioned Ethiopian Airlines, good Cargo network of Ethiopian Airlines in Africa [...]. So, if we have an assembly plant in Addis Ababa we can easily dispatch our products, channel our products to other African countries, because of the good network, Cargo flights of Ethiopian Airlines” (■ Interview 04). Über engere ökonomische Bindungen nach außen und eine gezielte Wirtschaftskontrolle im Innern scheint Äthiopien eine intensive Stärkung der Eigendarstellung „and promoting the brand ‚Made in Ethiopia‘“ zu gelingen (TIBEBU 2018).

Das Bild einer mächtigen Nation wird in Äthiopien am sichtbarsten über die Luftfahrt transportiert. „A national airline is a particularly grand gesture that asserts a country’s status on the table, as it gives it clear visibility on the global arena” (MUNGAI 2015a). Diese Sichtbarkeit beruht zuallererst auf den wirtschaftlichen Effekten. Der Flugbetrieb von Ethiopian Airlines macht einen Großteil der nationalen Wertschöpfung im Bereich der Services und Dienstleistungen aus (ACET 2014:185). Nach Schätzungen einer Studie der AU/UNDP trägt der Luftverkehr mit jährlich 2,5 Mrd. US\$ direkt zur äthiopischen Wirtschaft bei (BRIGHT/HABTE 2015:44). Die Einflüsse katalytischer Effekte, also Einnahmen aus durch den Flugverkehr angestoßenen Geschäftstätigkeiten, Handel und Tourismus, werden mit 18,7 Mrd. US\$ gar auf über das Siebenfache geschätzt (Abb. 122). Das Bewusstsein dieser Kraft überträgt sich auch auf die Beschäftigten der Luftfahrtindustrie: „Finally, I want to serve my country” (☞ 2/24). Werbewirksam wird der Dienst in der staatlichen Fluglinie mit Stolz plakatiert (Abb. 123) und als bewusster Teil einer fortschrittlichen Wirtschaft ausgestellt: „Working in Ethiopian Airlines is like something people are proud of. [...] it's a prestigious organization for Ethiopians” (m/Journalist; ■ Interview 04).

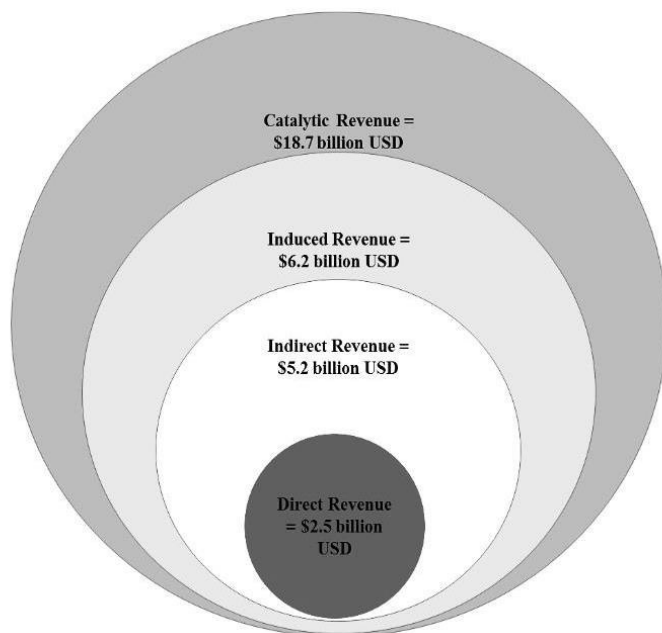


Abb. 122: Geschätzte ökonomische Wirkungszusammenhänge des Luftverkehrs in Äthiopien für 2012 (BRIGHT/HABTE 2015:42)

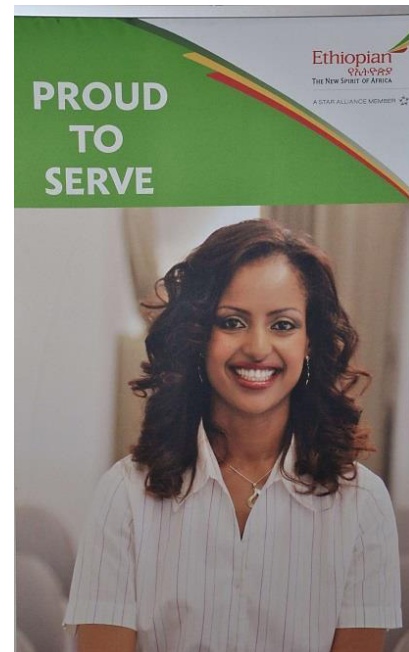


Abb. 123: Ethiopian Airlines auf dem IATA Aviation Day Africa 2015, Nairobi (Foto FG, 24.6.2015)

Airline-Mitarbeiter gelangen, zum Teil schon während der Ausbildungsphase, in den Genuss zahlreicher staatlicher Privilegien; dazu zählen z.B. subventioniertes Essen, vollständige Krankenversicherung, vereinfachter Zugang zu Bankkrediten, kostenloser Transport zum Arbeitsplatz bzw. zur Ausbildungsstätte und internationale Freiflüge – „these kind of things are highly motivating” (m/Aviation Academy Ausbilder; ■ Interview 16).

Dieses stolze ‚Nation Branding‘ über die Luftfahrt als „national flag carrier“ mit einer „national obligation“ (GEBREMARIAM 2016a:50) ist nach außen und nach innen gerichtet. Auch innerhalb des Landes stellt man wichtige Weichen, wie das Portfolio des nationalen Flughafenbetreibers EAE zeigt. Jenseits von Addis Abeba fördert er den Ausbau von Sekundärflughäfen im

Land und ihre Anbindung an den großen Hub. 2016 befanden sich fünf regionale Flughäfen im Bau: Hawassa (Süden), Jinka (Südwesten), Robe (östlich der Bale Mountains), Semera (Afar-Region) und Shire (Nordosten). Daneben gibt es konkrete Planungen für sechs weitere neue Flughäfen in verschiedenen Regionen des Landes. Insbesondere in den abgelegenen peripheren Gebieten fungieren Luftverkehr und Flughäfen nicht nur als wichtige Bindeglieder mit dem Zentrum, sondern auch als Motor für regionale Entwicklung. „Around these airports there are many things that develop. [...] It's a strategy for a better economic distribution in the country“ (m/Transportministerium; ■ Interview 33).

Mit der Eröffnung der ersten Linienflüge am Hawassa Airport im April 2016 versprach man sich eine große Signalwirkung: „This will not only boost the region's growing investment and tourism industry but will enhance the socio-economic relations of the state with others“. Auch hier ist die Verknüpfung des Luftverkehrs mit anderen Sektoren fest intendiert. Der Flughafen passt zum neuen Industriepark, zu den aufstrebenden Universitäten bzw. Hochschulen und zum touristischen Potenzial der Region. „The new service is expected to attract the business community, public sector personnel, university students and lecturers as well as tourists“ (BEZABEH 2016). Besonders pathetisch hebt die nationale Presse sogar die unmittelbaren Anwohner in den Kreis der Befürworter: „They chanted with exhilaration, and their amusement at seeing an aircraft within a couple of metres was evident in their looks. [...] They are ready to embrace life with the constant noise and sight of ET-154 landing and taking off from the runway opened for traffic“. Ein lokaler Bauer wird zitiert, der die neuen Flüge in seiner Nachbarschaft „with a thunderous voice“ begrüßt habe: „Praise be to the Lord [...]. Our country has developed, and I have lived long enough to see an aircraft land in our town“ (zit. GIORGIS 2016). Ähnlich gestaltete Berichte lassen sich bei der Aufnahme von Flügen nach Jinka und Shire im Oktober 2017 vermuten.

Zahlreiche Vorzeigeprojekte in der gesamten Transportinfrastruktur untermauern diesen Kurs des ‚Nation Branding‘. Neue sechsspurige Autobahnen, Zugstrecken bis ins Nachbarland Djibouti, die Stadtbahn von Addis als erste ihrer Art in Subsahara Afrika sowie die Erweiterung des Bole International Airports sprechen eine deutliche Sprache. Sie wollen dem auf ökonomisches Wachstum ausgerichteten äthiopischen Staat neue Wege weisen. Doch der Eröffnung neuer Wirtschaftskraft stehen gesellschaftliche Einschränkungen gegenüber. Äthiopiens politische Entwicklungsagenda, mit besonderem Fokus auf dem Flugverkehr, ist ein Feld, auf dem ökonomische Dynamiken mit ihren sozialen Ambivalenzen zugespitzt sichtbar werden.

### **7.3.2 Grenzen durch staatliche Kontrolle und Machtanspruch**

Trotz der Öffnung für ausländische Investoren in Kernsektoren der Industrie verfolgt der äthiopische Staat in einigen Bereichen weiterhin eine Strategie der Abgrenzung; dazu gehört neben der Telekommunikation und dem Bankenwesen insbesondere die Luftfahrt. Der in Äthiopien umgesetzte und am Flughafen gebündelte Entwicklungskurs bringt neben der Eröffnung neuer Möglichkeiten auch einschränkende Auswirkungen mit sich. Schon bei der Kontaktaufnahme mit Institutionen im Aviation-Bereich wurde dies deutlich und blieb während des gesamten Forschungsprozesses spürbar (vgl. Kap. 6.1.2). Zugangsbarrieren und -verbote im

hochsensiblen und politisch relevanten Flughafenbereich gehen einher mit der Wahrung nationaler Sicherheits- und Stabilitätsinteressen.

Wichtige Teile der äthiopischen Wirtschaft befinden sich auf klarem Wachstumskurs. Staatliche Medien verkünden gern: „The growth of Ethiopian economy has translated itself to poverty reduction“ (*The Ethiopian Herald* 2015a). Doch die Initiativen des kontrollierenden Staates sorgen sowohl international als auch innerhalb des Landes für Konflikte. Beispielhaft hierfür seien die beiden Großvorhaben in den Bereichen Energie und Lufttransport genannt: Die Errichtung des Grand Ethiopian Renaissance Dam (GERD) am Blauen Nil hat kritische ökologische Auswirkungen auf Wassermenge und Landwirtschaft flussabwärts, auch über die Grenzen Äthiopiens hinaus bis in Staaten wie den Sudan oder Ägypten. Und der geplante Bau eines internationalen Großflughafens (vgl. Kap. 8.4.2) auf notorisch knappem und von verschiedenen Parteien nachgefragten Land südlich der Hauptstadt wird, wie in vielen anderen Fällen auch, zur Vertreibung lokaler Bevölkerungsgruppen führen und deren Unzufriedenheit absehbar vergrößern.

Wirtschaftswachstum allein kann nicht als Erfolgsrezept für das Land gelten. Zwar sank der Prozentsatz der in Armut lebenden Menschen in Äthiopien während der letzten zehn Jahre deutlich. Allerdings ist die Bevölkerung im gleichen Zeitraum so stark gewachsen, dass die absolute Zahl der Armen ungefähr gleich bleibt (UNDP 2015:47). Selbst Regierungsvertreter geben zu bedenken: „I am not sure about developing, but we are growing“ (m/Transportministerium; ■ Interview 17). Entscheidend aber bleiben die Verbreitung und Verteilung eines neu erzielten Wohlstands. „Economic growth has been impressive, although structural transformation lags far behind“ (OQUBAY 2015:103).

Innerhalb des „Ethiopia Rising Narrative“ (HAYLEMARIAM 2015) gibt es große Diskrepanzen. Quantitative Indikatoren in Bezug auf Äthiopiens ‚Wirtschaftswunder‘ lassen sich durchaus kritisch interpretieren, ja sogar als „tricky numbers“ hinterfragen, wie ein einheimischer Wissenschaftler empfiehlt (■ Interview 45). Schnell zeigen sich Grenzen, die sich durch staatliche Kontrolle und Machtausübung ergeben. Die staatlich geführte wirtschaftliche Entwicklung und die angepriesenen Wachstumsindices bleiben auf die Lebensrealität der Bevölkerung hin zu überprüfen. „Narrow economic definitions, while admirably precise, [...] encompass changes in the amount, composition, rate of growth, distribution, and consumption of resources, but they do not extend to the effects these changes have on people’s lives“ (KNOX et al. 2014:23). Es stellt sich für Äthiopien die Frage, ob die prosperierenden Vorzeigewirtschaften auch eine Verbesserung im Sinne von ‚Human Development‘ bedeuten. Das wirtschaftliche Wachstum führt mitnichten automatisch zu einer breitenwirksamen Verbesserung des Wohlstandes und demokratischen Öffnung des Landes. Öffentlich benannt werden derartige Probleme bislang nur in ausländischen Medien, so etwa bei der *Deutschen Welle*: „While a small number of government-connected oligarchs are accumulating more and more wealth, most Ethiopians are not experiencing the so-called economic miracle, with nearly six million people dependent on food aid“ (WILHELM 2017).

Verlagert man den Blick von steigenden Wirtschaftswachstumsraten und dem glänzenden Luftfahrtimage, werden fragmentierende und begrenzende Tendenzen in anderen relevanten Entwicklungsbereichen deutlich. Anzeichen dafür bietet z.B. der Ibrahim Index of African Gover-

nance (IIAG), der sich umfangreich mit den Leistungen auseinandersetzt, die ein Staat gegenüber seinen Bürgern aufbringt. Dafür misst er die „provision of the political, social and economic public goods and services“ – insgesamt über knapp 100 unterschiedliche Indikatoren (IIAG 2017). Auffällig für Äthiopien ist, dass im Zeitraum zwischen 2010 und 2016, einer Periode zweistelliger Wachstumsraten der Wirtschaft und des Luftverkehrs, zahlreiche Indikatoren einer ‚Sustainable Economic Opportunity‘ nicht dem Boom folgen, sondern gegenteilig negative Entwicklungen aufweisen. Die Ambivalenz der dominierenden Wachstumspolitik zeigt sich etwa an steigender Wohlfahrt (BIP) und einem zugleich sinkenden Wert für den Indikator ‚Social Safety Nets‘. Dies deutet hin auf zunehmende Disparitäten innerhalb von Regionen, Ethnien und Gesellschaftsgruppen. Der Lebensalltag verändert sich vor allem im ländlichen Bereich, vielfach zum Nachteil für die lokale Bevölkerung. Dies zeigen sinkende Werte bei ‚Rural Development Resources‘ (den politischen Strategien und Investitionsprogrammen der Regierung für den ländlichen Entwicklungssektor) und ‚Engagement with Rural Organisations‘ (der Möglichkeit ländlicher, vielfach marginalisierter Bevölkerungsgruppen zur Selbstorganisation und zum aktiven Dialog mit der Regierung). Derartige Befunde sind vielfach an die Frage von Landbesitz bzw. -nutzungsrechten gebunden. Letztere werden in Äthiopien von der Regierung vergeben. Dabei verpachtet der Staat seit 2007 in immer größerem Stil Landflächen an meist fremde Großinvestoren (LIBERTI 2012; OUMA 2012). Doch die Förderung großflächiger und exportbasierter Landwirtschaft bringt zahlreiche Risiken mit sich. Rücksichtslose Landnahme, unnachhaltige exzessive Bewirtschaftung, umweltschädlicher Einsatz von Pestiziden und Chemikalien, mangelnde Benefits für die lokale Bevölkerung und soziokulturelle Verwerfungen infolge von Arbeitsmigration sind nur einige der kritischen Folgen. Neue Besitzverhältnisse, gewandelte Nutzungsformen und auch die aus dem Ausland kommende fremde Infrastruktur verändern das Land so massiv, dass dieses schließlich vollständig aus seiner Umgebung ‚herausgeschnitten‘ erscheint. Enträumlichende Zugriffe im Sinne von ‚Land-Grabbing‘ führen dazu, dass einzelne Landflächen mitsamt Pächtern und Erträgen sich aus ihrem realen Kontext lösen und gewissermaßen ‚über allem schweben‘ (vgl. THE OAKLAND INSTITUTE 2011:17,44). Exportbasierte Güter wie Schnittblumen, Fleisch, Obst und Gemüse werden über den Flughafen an ein globales Streckennetz angebunden, wohingegen ein Zugang zu ihnen für die lokale Bevölkerung in unerreichbare Ferne rückt. Angesichts dessen sollte die Praxis finanzieller Anreize und großzügiger Landvergabe gegenüber externen Investoren regelmäßig überprüft und an transparente Konditionen gebunden werden.

Starke staatliche Kontrolle hat zu einem Aufstieg des Transportsektors geführt. Sie verschließt sich aber gegenüber ausgeglicheneren Machtverhältnissen und Verlagerungen von Kompetenzen, wie der sinkende Indikator für ‚Transfers of Power‘ zeigt. Dies wird besonders deutlich im Hinblick auf die Lenkung der Airline. Branchenexperten sehen auch hier einen Zusammenhang zwischen staatlicher Führung und Erfolgsbilanz der Fluggesellschaft. „In the airline business, it’s not so surprising that tightly controlled, precisely choreographed regimes would find success where freer, more democratic ones haven’t” (MUNGAI 2015a).

Dabei werden im globalen Vergleich Fluglinien, die sich zu 100 % in staatlichem Besitz befinden, grundsätzlich als rückständig angesehen vor dem Horizont von Liberalisierung und freien Märkten. Das über eine eigene nationale Fluggesellschaft zu realisierende politische Kapital



und Machtpotenzial führe häufig zu protektionistischen Abschottungen anstatt zu neuen offenen Konnektivitäten. Staaten verharrten auf ihren Statussymbolen, selbst wenn diese Verluste erzeugten und in einem globalen Luftverkehr nicht bestehen könnten (KAZEEM 2016). Tatsächlich gilt das für weite Teile Subsahara-Afrikas. Hier betreiben rund 20 Länder staatliche Fluglinien, die unprofitabel sind und in ihren geschützten, teilweise sehr kleinen Märkten vielfach nur durch staatliche Zuschüsse überleben können. Denn die politischen Führungsvorgaben stimmen häufig nicht mit einem rentablen Flugbetrieb überein: „Many carriers are obliged to maintain loss-making domestic routes to please politicians“ (*The Economist* 2014). Deshalb plädieren vor dem Hintergrund wirtschaftlicher Turbulenzen immer mehr Stimmen für eine Trennung von Airline und Nationalstolz: „The time when national airlines flew as carriers of national pride is a thing of the past“ (ROSSOUW 2016).

Auch in Äthiopien ist die Airline-Landschaft alles andere als ausgewogen und wettbewerbsfähig, sondern stark monopolistisch geprägt und restriktiv. Private Anbieter mit regelmäßigen Linienflügen sucht man meist vergeblich. Ein Grund dafür liegt im staatlichen Protektionismus, der einen privaten Flugbetrieb erschwert. So beschränkt die nationale ECAA für private Fluggesellschaften die Größe des Fluggeräts. Derzeit darf die Anzahl von 50 Sitzplätzen nicht überschritten werden – zwei Jahre zuvor lag die Grenze sogar nur bei 20 Sitzen (SOFANY 2016:11). Die privaten Betreiber sehen darin einen unfairen Schutzmechanismus für die staatliche Ethiopian Airlines auf Inlandsrouten. Ein weiterer Kritikpunkt ist ein von der ECAA verhängtes Alterslimit beim Betrieb privater Passagierflugzeuge. Maschinen, die älter als 22 Jahre sind, erhalten keine Flugerlaubnis. Dies geschehe aus Gründen der Flugsicherheit, so heißt es; doch für Flugzeuge mit ausländischer Registrierung entfällt diese Einschränkung. Branchenkenner machen deutlich: „If you go to and speak to the private Airline owners [...] they are frustrated. Because they have light aircraft, [...] but they cannot operate“ (■ Interview 04).

Eine derart einschränkende politische Führungsstruktur betrifft auch andere Bereiche in der Zivilgesellschaft. Fehlende politische Opposition beschneidet die Möglichkeit politischer Teilhabe. Hier sieht der IIAG jüngst große Verluste bei den Indikatoren ‚Political Participation‘ bzw. ‚Civil Society Participation‘. Es mangelt vor allem an Teilhabe zivilgesellschaftlicher Akteure und Nichtregierungsorganisationen. Auch in Bezug auf Menschenrechte sind die Entwicklungen in Äthiopien kritisch zu sehen, wie der Report der Association for Human Rights in Ethiopia darstellt. Er befürchtet, dass der ohnehin eingeschränkte Raum für die Wahrung von Menschenrechten im Land immer kleiner werde (AHRE 2018:8). Der Index-Wert für ‚Civil Liberties‘ hat deutlich abgenommen und nicht nur aus deutscher Perspektive ist zu bemängeln: „für Andersdenkende ist wenig Raum, kritische Journalisten werden verfolgt oder verhaftet“ (PFAFF 2015). Besonders gravierend: Immer wieder werden Meinungs- und Pressefreiheit in Print- und digitalen Medien beschnitten – wie etwa während des im Oktober 2016 zunächst für die Dauer von sechs Monaten verhängten Ausnahmezustands. ‚Freedom of Expression‘ gibt es praktisch nicht. Zensur und Unterdrückung oppositioneller Meinungen betreffen nicht nur regionale TV-Sender und internationale Radio-Stationen, sondern auch soziale Medien wie z.B. Facebook (vgl. REPORTER OHNE GRENZEN 2017). „Posting updates on the current status of the country, hit by anti-government protests since last November, is now a crime“ (KUO 2016a). Die

Zugriffsmöglichkeiten auf YouTube von Äthiopien aus werden Anfang Oktober stark eingeschränkt, wie die Aufzeichnungen des Datenverkehrs aus dem Google Transparency Report verdeutlichen (Abb. 124).

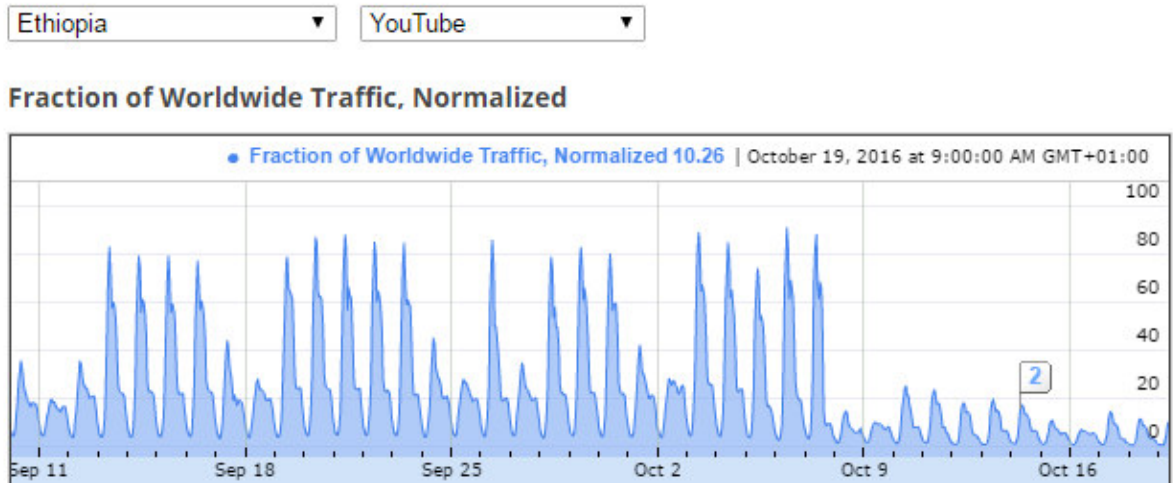


Abb. 124: Beschränkter Internetzugang in Äthiopien nach Ausrufung des Ausnahmezustands Oktober 2016 (DAHIR 2016e)

Mit ihrem Monopol über Telekommunikations- und Internetdienste ist die Regierung in der Lage, wiederholt den Informationszugang zu unterbrechen. Der Eingriff des Staats umfasst sogar spezielle Spionage- und Abhörtechniken gegenüber seinen Bürgern bis weit über die Grenzen Äthiopiens hinaus, wie Human Rights Watch dokumentiert hat: „The government also used spyware to hack into electronic devices and spy on members of the Ethiopian diaspora, including those in the United States” (HORNE 2017). Studien der Universität Toronto berichten von gezielten Spyware-Angriffen auf Diaspora-Medien und der Opposition verdächtige Wissenschaftler in Kanada, USA sowie anderen Ländern in Europa, Afrika und Asien (vgl. MARCZAK et al. 2017).

Problematisch bleibt in Äthiopien nicht nur die Unterdrückung jeglicher Opposition, sondern auch der Umgang mit kultureller Vielfalt überhaupt. Von zentraler Bedeutung ist dabei die ethnische Frage. Äthiopien ist ein Land, „where political loyalty is defined along ethnic lines” (HUSSEIN 2018). Gegenüber der Benachteiligung bestimmter ethnischer Gruppen und gravierenden politischen Missständen hat sich in Äthiopien zunehmend Widerstand formiert. Dies wiederum beeinflusst einen negativen Trend im Bereich nationaler Sicherheit. So werden von der IAG auch für die Indikatoren ‚Social Unrest‘ und ‚Political Violence‘ dramatische Verschlechterungen festgestellt. Unruhen im Gebiet der Oromo verstärkten sich im August 2016 zu einer überregionalen Protestwelle „with thousands of demonstrators [...] to demand land reform, full political participation, and an end to human rights abuses in the country” (DAHIR 2016a). In Konfrontation mit Staatspolizei und Militär verwandelten sich die Proteste in gewaltsame Demonstrationen (vgl. Abb. 125).

## Protests and violence in Ethiopia, 2016

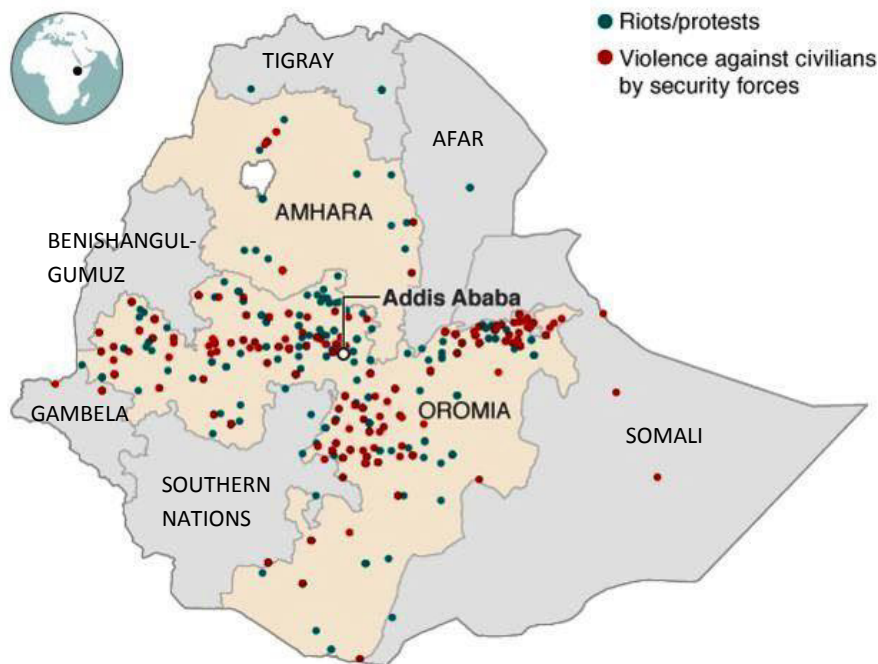


Abb. 125: Proteste und Gewalt in Äthiopien 2016 (BBC 2016b)

Ethnische Gruppen in Äthiopien [%]	
Oromo	34,4
Amhara	27,0
Somali	6,2
Tigray	6,1
Sidama	4,0
Gurage	2,5
Welaita	2,3
Hadiya	1,7
Afar	1,7
Gamo	1,5
Gedeo	1,3
Silte	1,3
Kefficho	1,2
Sonstige	8,8

Abb. 126: Ethnische Gruppen und ihr Bevölkerungsanteil in Äthiopien (nach DAHIR 2016f)

Seit 1991 führt die Regierungskoalition „Revolutionäre demokratische Front des äthiopischen Volkes“ (Ethiopian People’s Revolutionary Democratic Front – EPRDF) das Land. Sie setzt sich zusammen aus den vier ethno-nationalistischen Parteien Amhara National Democratic Movement (ANDM), Oromo Peoples’ Democratic Organisation (OPDO), Southern Ethiopian People’s Democratic Movement (SEPDM) und Tigrayan People’s Liberation Front (TPLF). Die Ethnie der Oromo stellt mit einem Anteil von mehr als einem Drittel die größte Bevölkerungsgruppe in Äthiopien (vgl. Abb. 126). Die nationale Regierung aber wird von Tigray dominiert, die lediglich 6 % der Bevölkerung ausmachen. Damit kontrolliert eine politische Elite aus Nordäthiopien nicht nur die politischen Geschicke des Staates, sondern führt die wichtigsten und mächtigsten Institutionen im Land an. Dazu zählen der Sicherheitsapparat und das Militär, aber auch strategisch bedeutende Ministerien und bislang staatseigene Unternehmen wie Ethio Telecom – und die nationale Fluggesellschaft Ethiopian Airlines. Vor allem die Oromo, aber auch andere Volksgruppen sehen sich in dieser Regierung nicht ausreichend repräsentiert. Ein ursprünglicher Konfliktherd, „one of the triggers for the ongoing unrest“, ist die geplante Ausdehnung der Hauptstadt (WILHELM 2017). Die von der Regierung vorgesehene Stadterweiterung, als „Addis Ababa Integrated Master Plan“ 2014 veröffentlicht, erstreckt sich über 1,5 Mio. Hektar Farmland der Oromia-Region (ARARSSA 2015; vgl. SCRIBD o.J.). Auch Planungen für den Bau eines neuen Großflughafens südlich der Stadt (vgl. Kap. 8.4.2) liegen auf deren Gebiet. Die Expansion der Kapitale hat, genauso wie die Ausbreitung exportorientierter Landwirtschaft, die Vertreibung einer Vielzahl von Oromo-Bauern zur Folge. „They have been denied equal access to their country’s political, economic and cultural resources. [...] People have become aliens in their own country“. Ihr Widerstand richtet sich gegen den eigenen Staat und seine gesamte Regierungspraxis, speziell gegen die von der Regierung bevorzugten ausländischen Großinvestoren,

beispielsweise aus der Textil- oder Blumenproduktion. Denn gerade die Oromia-Region gilt aufgrund ihrer fruchtbaren Böden und des agrarwirtschaftlichen Potenzials als ‚Brotkorb‘ des Landes (JALATA 2016a).

Als Reaktion auf die wachsenden Proteste hat die Regierung 2016 die ursprünglichen Stadterweiterungspläne offiziell zurückgestellt (BBC 2016a). Dennoch streiten sich die Äthiopier weiterhin über die spannungsgeladene Frage: „who really owns Addis Ababa“ (GARDNER 2017). Und nicht nur im Umkreis der Hauptstadt nehmen Widerstand und Unzufriedenheit weiter zu, sondern auch im gesamten Land. Schließlich sah sich die Regierung im Oktober 2016 dazu gezwungen, einen zunächst sechsmonatigen Ausnahmezustand auszurufen, der ihr zur Wiederherstellung der nationalen Sicherheit noch mehr Macht und Verfügungsgewalt zubilligte. Mit der Warnung vor neuen Unruhen verlängerte die Regierung den Ausnahmezustand im März 2017 für weitere vier Monate. In der Folge kam es zu Ausgangssperren und Verhaftungen sowie Gewaltanwendung und Folter gegenüber Personen, die vom Staat als terroristische Bedrohung angesehen werden. Seit Ende 2015 ist in der Summe je nach Quelle von 500 bis mehr als 1000 Todesopfern und Zehntausenden in Gewahrsam genommener Personen die Rede (JALATA 2016b; DAHIR 2018b). Eine solche Anhäufung staatlicher Gräueltaten meist gegen die Oromo hat zu einer zunehmenden Solidarität auch unter anderen Ethnien geführt. Im Kampf für mehr nationale Selbstbestimmung und der Forderung nach einem „multi-ethno-national democratic government“ (JALATA 2016a) solidarisierte sich erstmals die zweitgrößte Ethnie der Amharas mit den Oromo. Weitere ethnische Gruppen wie die Konso, Sidama und Gedeo beteiligten sich. Einige Wissenschaftler sprechen angesichts dessen schon von einer neuen Qualität der Grenzüberschreitung: „the magnitude of repression and the growing number of frustrated young people will transcend historical and ethnic differences“ (DAHIR 2016f).

Trotz nationaler Sperren hebt die mediale Dokumentation und Berichterstattung die Proteste auf die globale Bühne. Auch in deutschen Medien richtet sich die Aufmerksamkeit darauf, „dass viele Äthiopier sich diesem autoritären Entwicklungsmodell nicht mehr beugen wollen“ (PFAFF 2016a). Bei den olympischen Spielen 2016 in Rio de Janeiro solidarisierten sich äthiopische Marathon-Läufer mit den Unterdrückten im eigenen Land – das Bild des Silber-Medaillengewinners Feyisa Lilesa mit überkreuzten Handgelenken als Zeichen des Protests gegen die Regierung (nicht im äthiopischen Staatsfernsehen ausgestrahlt) ging um die Welt (vgl. Abb. 127). Dieses Zeichen wirkte umso stärker, als die Disziplin des Langstreckenlaufs fest zum nationalen Selbstbild Äthiopiens gehört – wie die globale Marketingstrategie von Ethiopian Airlines deutlich macht, in welcher der mehrfache Weltmeister Haile Gebreselassie als Botschafter in einer anderen Siegerpose auftritt (vgl. Abb. 128). Auch wenn sich durch derartige öffentlichkeitswirksame Aktionen der diplomatische Druck auf das Regime erhöht, bleibt die Gefahr groß, selbst als Sieger Opfer zu werden, wie erste Aussagen des Sportlers nach seinem Lauf deutlich gemacht haben: „If not kill me, they will put me in prison. [...] I cannot do anything about that [...]. This was my feeling. I have a big problem in my country, it is very dangerous to make protest in my country“ (zit. nach DAHIR 2016c).



Abb. 127: Feyise Lilesa beim Zieleinlauf zu seiner Marathon-Silbermedaille bei den Olympischen Spielen am 21.8.2016 in Rio de Janeiro (DAHIR 2016f)

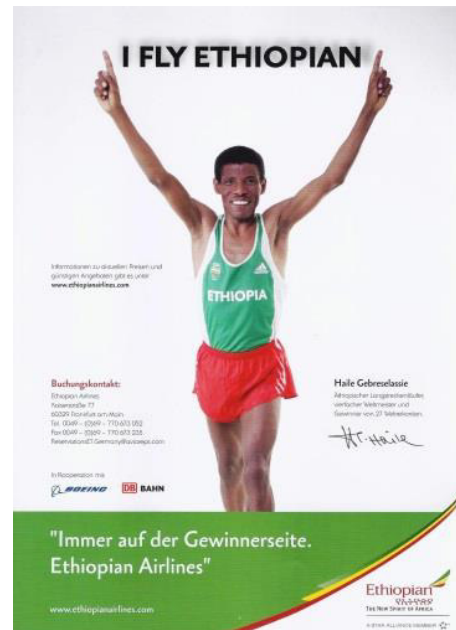


Abb. 128: Werbeanzeige mit Marathon-Weltmeister Haile Gebreselassie (ETHIOPIAN AIRLINES 2014)

Die tatsächlichen Auswirkungen der Protestaktivitäten und des staatlich verhängten Ausnahmezustandes sind noch nicht vollständig abzuschätzen. Erste Studien belegen, dass Sperrungen des Internets neben dem Verlust von Presse- und Meinungsfreiheit millionenschwere Schäden für die äthiopische Wirtschaft mit sich bringen (vgl. DAHIR 2017c). Und die für das Land wichtige Tourismusindustrie beklagte in den ersten Wochen nach Ausrufung des Ausnahmezustandes im Oktober 2016 Verluste von 7 Mio. US\$. Auch wenn Reisewarnungen mehrerer westlicher Staaten zwischenzeitlich wieder aufgehoben wurden, bleibt der Schaden groß. Schätzungen zufolge sollte sich das Wirtschaftswachstum in Äthiopien insgesamt im Jahre 2016 aufgrund der inneren Zerwürfnisse um bis zu ein Drittel verringert haben (AGLIONBY 2016). Tatsächlich hat sich das BIP-Wachstum 2015/2016 mit 8 % etwas verlangsamt, dennoch gehen Wirtschaftsprognosen für die Folgejahre von einem im subsaharischen Vergleich weiter überdurchschnittlich hohen Wachstum aus (SENNOGA et al. 2017). Laut Ethiopian Investment Commission sind auch die ausländischen Direktinvestitionen in der ersten Hälfte des Jahres 2017/2018 trotz der Unruhen deutlich gestiegen, mit einem Plus von mehr als 20 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (ENA 2018).

Direkte Einbußen in der Luftfahrt wurden von Seiten der Airline-Führung 2016 wenige Tage nach Ausrufung des Ausnahmezustands ausdrücklich verneint: „We are not concerned“ (*The Economist* 2016b). Unruhen, Aufstände und Behinderungen schienen den Flugbetrieb demnach zunächst nicht beeinträchtigt zu haben. „The reality on the ground is peaceful. It’s business as usual. [...] We have not seen measurable changes“ (zit. nach HILL 2016). Doch aufgrund der vielschichtigen Zusammenhänge wird ein – wenn auch nur vorübergehender – Rückgang des Tourismus, der Geschäftstätigkeiten und des Wirtschaftswachstums auch mit negativen Auswirkungen auf die Fluggastzahlen verbunden sein. Einbrüche treten zum Teil mit zeitlicher Verzögerung auf, da viele Reisen bereits vor Ausbruch der Unruhen gebucht gewesen waren. In einem Interview im April 2017 mit der *Süddeutschen Zeitung* räumte der Airline-Chef denn auch Einbußen für das

Jahr 2016 ein: „Die Nachfrage ist etwas zurückgegangen, es sind weniger Touristen gekommen, was sicher auch mit dem Ausnahmezustand in unserem Land zu tun gehabt hat“. Gleichzeitig stellte er klar: „Persönliche Freiheit ist sicher wichtig, aber die Sicherheit ist wichtiger“ (zit. nach DÖRRIES 2017) – und spricht damit auch einer Verlängerung des Ausnahmezustandes indirekt neue Legitimation zu.

Mitte Februar 2018 trat Hailemariam Desalegn zurück – sowohl von seinem Amt als Ministerpräsident als auch in seiner Funktion als Vorsitzender der Regierungspartei, die „Revolutionäre demokratische Front des äthiopischen Volkes“ (EPRDF). Der daraufhin verhängte sechsmonatige Ausnahmezustand, zum zweiten Mal innerhalb nur eines Jahres, „steht für eine Schaukelpolitik“, die in den Augen europäischer Betrachter „die Zerrissenheit und Unsicherheit der Staatsspitze spiegelt“ (PAULS 2018). Der Weg könnte frei werden für grundsätzliche Reformen – so wie der ehemalige Präsident seinen Rücktritt begründete: „I want to become part of the reforms and the solution to the problems. This is why I chose to step down from the EPRDF leadership and as prime minister“ (zit. nach SANDNER 2018). Andererseits verschafft sich die Regierung durch eine Notstandsgesetzgebung wieder einmal noch größere Verfügungsgewalt, selbst wenn ihre Führung im Umbruch befindlich ist. Auch eine ebenso fragliche wie absehbare Erklärung des Außenministeriums, der Ausnahmezustand „would move the country forward by ensuring sustainable peace and national security through widening political landscape, and opening space for democratic exercises“ (zit. nach GIRMA, Z. 2018), erscheint beispielhaft für die Grenzen, die staatliche Kontrolle und Machtanspruch setzen und denen sie selbst zugleich unterliegen.

### 7.3.3 Der Stabilitätsanspruch von Aviation

Es sieht so aus, als lägen in Äthiopien die Gründe für den Erfolg der staatlichen Airline und die Schattenseiten politischer Machtausübung besonders nahe beieinander – selbst wenn das Management als unabhängig gilt. „And although few doubt the closeness of senior executives to the ruling Ethiopian People’s Revolutionary Democratic Front, analysts say its management is independent-minded“ (*The Economist* 2016b). Äthiopien erkennt das politische Gewicht der Luftfahrt und räumt dem Flugverkehr als dem Treiber wirtschaftlichen Wachstums eine herausragende Stellung ein. Dafür investiert er in die nationale Airport-Infrastruktur und führt die staatliche Fluggesellschaft. Ethiopian Airlines hält im nationalen Flugsektor quasi eine Monopolstellung inne, die es anderen Betreibern schwer macht, Fuß zu fassen. Das Ausmaß dieser Machtkonzentration wird deutlich, wenn man sich die Passagieranteile am Addis Ababa Airport nach Fluggesellschaften anschaut (vgl. Abb. 129).

Im Jahre 2016 entfielen knapp 90 % der Passagiere auf den ‚Platzhirschen‘ und Home-Carrier Ethiopian Airlines. Weit abgeschlagen folgen Saudi Arabian Airlines und Emirates mit jeweils rund 2 % sowie Kenya Airways und Turkish Airlines mit kaum mehr als 1 %. Weitere Anbieter zusammengenommen befördern rund 3 % der Passagiere von und nach Addis. Insgesamt steuern nur 13 internationale Gesellschaften den Flughafen an. Auch in Bezug auf die wöchentlich angebotenen Flugsitze bestätigt sich dieses dominante Bild.

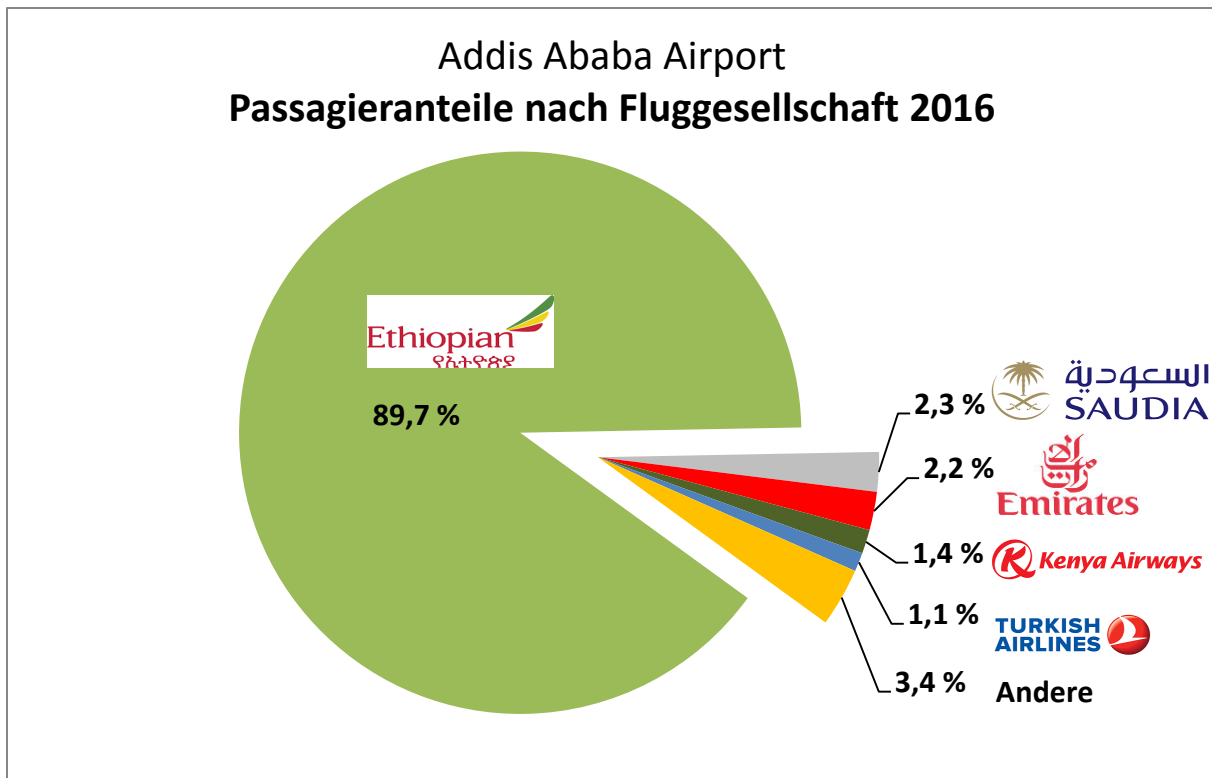


Abb. 129: Passagieranteil am Flughafen Addis Abeba nach Airline 2016 (Eigene Darstellung nach EAE 2017)

Zum Vergleich: Europäische Airlines besitzen an ihren Heimathubs weitaus geringere Marktanteile. So befördert Lufthansa in Frankfurt 64 % der Passagiere, Air France in Paris-Charles de Gaulle 51 %, British Airways in London-Heathrow und KLM in Amsterdam rund 48 %. Auch Turkish Airlines kommt an ihrem Standort Istanbul-Atatürk mit 76 % nicht an die Monopolstellung von Ethiopian in Addis heran (*anna.aero* 2017d). „Wir wollen uns nicht mehr um die kleinen Stücke vom Kuchen streiten. Sondern den Kuchen größer machen“ (zit. nach DÖRRIES 2017) – dieser Devise des Airline-Chefs folgt die Richtung bei Ethiopian.

Auch am inneräthiopischen Flugverkehr hält die staatliche Airline unangefochten den Löwenanteil inne. Diese Dominanz geht einher mit der offiziellen Wachstumspolitik, ganz im Sinne eines „activist developmental state“ (OQUBAY 2015:104). Nicht nur eine starke Airline gehört dabei als politisches Werkzeug zum festen Bestandteil eines ‚Nation Branding‘. Auch Flughäfen sind in diesem Sinne als eine Manifestation staatlicher Macht-(Infra-)Struktur zu verstehen. „The story of airport development is one of some significance in the development of the contemporary nation-state. [...] The airport has a powerful symbolism in national territories“ (MCNEILL 2011:149). Im Rückblick gesehen hat sich die Beherrschung des Heimatmarktes am Bole International Airport in den letzten Jahren sogar kontinuierlich vergrößert (vgl. Abb. 130). Diese verschärfte Monopolstellung ist Ausdruck der staatlich angetriebenen Expansionsstrategie und findet ihre Entsprechung in den steigenden Investitionsanteilen der Airline an der Flughafeninfrastruktur des Landes (vgl. EEA 2012:201). Flughafenbetrieb und -management liegen seit 2017 auch in der Hand der staatlichen Fluggesellschaft (vgl. Kap. 5.2.2).

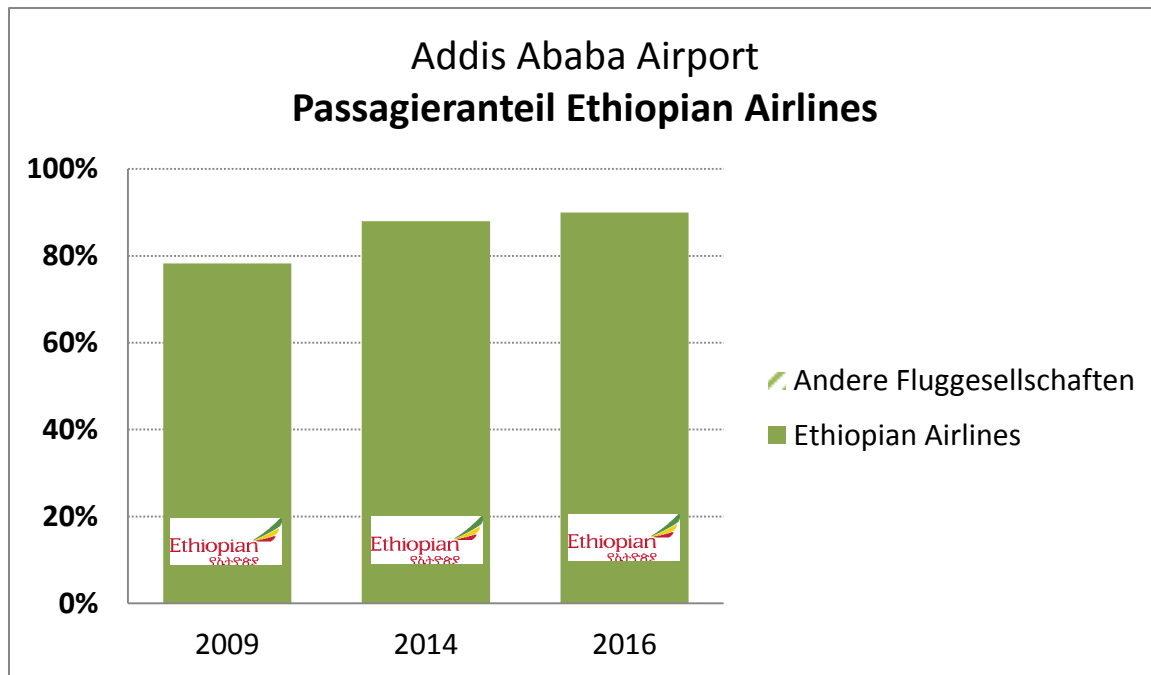


Abb. 130: Veränderung des Passagieranteils am Ethiopian Airlines-Hub Addis Abeba 2009-2016 (Eigene Darstellung nach EAE 2017)

Der Ausbau des Heimatdrehkreuzes Addis Abeba zum zentralen Hub überträgt sich auch auf die Wahrnehmung der befragten Forschungsteilnehmer. Sie sehen in Addis das afrikanische Machtzentrum: „Especially for Africans the airport is important because the city of Addis is the center of Africa. All is here in Ethiopia“ (☞ 3/7). Dem Luftverkehr kommt dabei insofern eine Schlüsselrolle zu, als er nach außen Macht demonstriert und nach innen Stabilität verspricht. „Eine Nation, die auf ausländische Verkehrsträger angewiesen ist, kann eigene Interessen nicht angemessen wahrnehmen“. Deshalb sollte sie, so eine generelle Empfehlung, darauf achten, „das eigene Luftverkehrsinstrumentarium davor [zu schützen], zum Objekt fremder Interessen zu werden“ (MENSEN 2013:9). Insofern bildet die nationale Fluggesellschaft den Staat Äthiopien und dessen autoritäres Führungsmodell wirkungsvoll ab: „[It] is clear visibility that an airline gives a country, and autocratic and hybrid countries are always keen to prove to the world that their model works“ (MUNGA 2015a).

Entgegen der Annahme, staatliche Airlines seien unprofitabel, ist es der äthiopischen Fluglinie gelungen, ertragreich und zukunftsorientiert zu operieren (ETHIOPIAN AIRLINES 2017a: 41). Damit stellt man eine rare Ausnahme dar: „The thriving airlines of Singapore and Ethiopia, and the Gulf carriers [...] have been allowed to operate as commercial enterprises with minimal interference. Such entrepreneurial thrust is rare“ (*The Economist* 2014). Dabei spielt die Art der Führung eine wichtige Rolle für den erfolgreichen Betrieb, wie afrikanische Aviation-Experten im Falle Ethiopians anerkennend feststellen: „Although government-owned, the airline is well managed, and has been able to raise its own debt and finance its own expansion without government cash, this is unusual among state-owned African airlines“ (NJOYA 2013:13). Die monopolistischen Strukturen wirken sich dabei begünstigend auf die Kostenentwicklung der Fluglinie aus. „The fact that it is state owned helps keep costs low, but it behaves like an international firm, not a national flag carrier“ (*The Economist* 2016b). Im Sinne einer ‚Corporate governance‘ sorgt das unab-



hängige Management der Airline für eine geschickte Vermittlung zwischen staatlich-protektionistischer Kontrolle und marktwirtschaftlicher Luftfahrt-Expertise. Es soll gewährleistet sein, dass ein staatliches Unternehmen erfolgreich im globalen Wettbewerb mit privaten Airlines bestehen kann. Eine derartige Harmonisierung von Regierungskurs und staatlicher Airline-Führung wird im europäischen Kontext im Zusammenhang mit Wettbewerbsfragen unter dem Stichwort „Restricting the Skies“ durchaus kontrovers diskutiert (vgl. EAC 2015). Äthiopische Interviewpartner hingegen loben das Management ihrer Fluggesellschaft und weisen gleichzeitig darauf hin, dass die staatliche Unterstützung der Airline nicht auf direkten Geldern beruhe. „When I say they have the support from the government it's not in terms of cash. The government doesn't give any money to the Airline. But in some sort, you know, [...] they don't interfere in the decision making process or day to day operation [...]. And the government is committed, you know, they build the necessary infrastructure for the airline” (m/Journalist; ■ Interview 04). Auch die Airline-Führung selbst sieht sich in ihrer Unabhängigkeit nicht beeinträchtigt: „Unser Management ist gegenüber dem Staat in einer starken Position, da wir ihm kein Geld schulden. Das macht uns flexibler und wendiger als viele andere Staatsunternehmen“ (zit. nach SCHULTZ 2017).

In staatlicher Regie ist der Flugverkehr in der Lage, eine Führungsrolle zu übernehmen „orchestrating the development policy” (m/Aviation Academy; ■ Interview 16). Diese Führung knüpft in Äthiopien besonders wirksam an viele weitere ökonomische und politische Bereiche des Landes an. Experten sehen hier „government policies that are aligned with each other and complementary when it comes to promoting travel, transport, tourism, trade, both imports and exports, doing business and enabling economic activity which is really what air travel and air transport is all about in Africa”, und stellen fest: „in Ethiopia they recognized that” (BBC AFRICA SOUND-CLOUD 2016). Somit gilt die äthiopische Fluggesellschaft nicht nur als singuläres Beispiel für eine erfolgreiche staatliche Marke; ihr wird von auswärtigen Betrachtern sogar in Teilen Modellcharakter zugesprochen als „alternative being to do an ‚Ethiopian‘“ gegenüber dem „financial trauma of the last few years for African carriers“ (MUNGAI 2015b). So gesehen trifft für Äthiopiens weltweit agierende Fluglinie nicht zu, wovon Verkehrsforscher generell warnen: „Some airlines now want to become *global firms*, but to do so they may in the end have to lose their nationalities” (HANLON 2007:9). Ethiopians nationaler Bezug bleibt ein starker und stabiler Kern.

Stimmen aus der Zivilgesellschaft sehen dieses ausgelobte, monopolistische Machtmodell allerdings kritisch: „It will take more than sexy new kit to change ET's post-communist attitudes to the ‚privilege‘ of accessing the state monopoly that this company still is” (*The Economist* 2012a). Eine dauerhafte Übermachtposition ohne nennenswerte Gegenkräfte zumindest im Inland könne gegebenenfalls sogar zu einer Stagnation sorgen: „ET is not facing big competition. They take it for granted that they are the king” (m/Consultant; ■ Interview 10). Neuerdings gibt es erste Anzeichen für eine Öffnung des nationalen Luftfahrtmarktes – verbunden mit einer Veräußerung von Minderheitenanteilen an der Airline – auch in der Absicht, mehr fremdes Kapital ins Land zu holen. Die neu überarbeitete und harmonisierte Transport Policy, welche die lange voneinander getrennten Subsektoren Straße, Schiene, Wasser und Luft erstmals zusammenführt, sieht eine stärkere Einbeziehung des Privatsektors vor. Explizit für die Luftfahrt wird dieses Ziel seitens des Staats anvisiert: „The first national air transport policy is believed to promote private investment

in the aviation sector“ (BEKELE 2016f). Auch im Rahmen des staatlichen Entwicklungsplans GTP II ist für den Bereich Aviation von einer Veränderung in Richtung Privatisierung die Rede (vgl. NATIONAL PLANNING COMMISSION 2016:36). Diese Öffnung steht im Einklang mit zahlreichen Institutionen, die mehr Investitionen der Privatwirtschaft im afrikanischen Luftfahrtsektor fordern. Doch im Hinblick auf die Expansion des Flughafens Addis Abeba stellt das Infrastructure Consortium for Africa fest, dass der private Sektor nur sehr zögerlich involviert ist (ICA 2012:251).

In jüngster Zeit aber scheint man am Airport gegenüber neuen, öffentlich-privaten Kooperationsformaten zunehmend aufgeschlossen zu sein. Man bereite den Weg vor für „alternative service delivery schemes“, um das eigene Angebot zu verbessern, ohne aber die Eigentümerschaft abzugeben – so die Auskunft der Airportmanager. Dabei betont man neuerdings die eigene Offenheit für die Teilnahme am weltweiten Wettbewerb: „We should not be closed, we should open our territory. We need to bring a paradigm shift, we need to be competitive“. Für den Flughafen in Addis Abeba bedeutet das konkret die Anwerbung multinationaler Firmen, die Geschäfts-, Gastronomie- und Dienstleistungsangebote aufbauen sollen. Der Anteil der Einnahmen aus diesem auch als ‚Non-Aeronautical‘ bezeichneten Bereich beträgt in Addis derzeit nur ca. 9 % (m/Airport Customer Service; ■ Interview 28). Dieser Wert ist im Vergleich zum globalen Durchschnitt von knapp 40 % (vgl. Kap. 2.1.2) sehr niedrig und lässt den Bole Airport als kommerziellen Wirtschaftsstandort in der Tat ausbaufähig erscheinen.

Für eine ausgewogenere und wettbewerbsoffenere Airline-Landschaft hat sich ein Dutzend der in Äthiopien registrierten Privatfluggesellschaften in einer Vereinigung zusammengeschlossen und vertritt als ‚Ethiopian Private Airlines Association‘ ihre Rechte. Zu den wichtigsten Mitgliedern zählen die Firmen Abyssinia Flight Service, National Airways, East African Aviation, Abyass Aviation, Trans Nation Airways und Semen Airlines. Die betroffenen Fluggesellschaften besitzen vielfach nicht genügend Kapital für den Import neuer Flugzeuge, können aber Wartungskapazitäten zunehmend erfolgreich aufbauen. Deshalb bieten private Airlines anstelle von Restriktionen hinsichtlich Größe und Alter ihrer Flugzeuge freiwillig eine regelmäßige Überprüfung ihrer eigenen Wartung an (BEKELE 2016h).

Der Ausblick auf eine neue Aviation Policy verspricht eine Änderung der ungleichen Rahmenbedingungen: „On the domestic side of air transport services, restriction on aircraft capacity shall be removed to enable and encourage the Ethiopian private sector participation on domestic and regional scheduled air transport operations“ (MINISTRY OF TRANSPORT 2015a:39). Doch auch wenn in den Strategiepapieren eine Öffnung des nationalen Luftfahrtsektors angekündigt ist, bleibt die Art der Umsetzung abzuwarten. Immer noch wird von Seiten der kleineren Privatanbieter die zu starke Orientierung an den Bedürfnissen der großen staatlichen Airline bemängelt: „It seems that the experts drafted the policy keeping in mind only Ethiopian Airlines. [...] It should go beyond that“ (zit. nach BEKELE 2016b). Die nationale zivile Luftfahrtbehörde (ECAA) verschließt nicht die Augen vor dem eigenen Protektionismus, aber verteidigt ihren Standpunkt mit dem vagen Zusatz, keine Benachteiligung für andere zu intendieren: „There is no doubt about this. The government supports and protects the national carrier. [...] The national carrier should be supported and protected but the assistance should not inflict harm on others. I think we all agree

on this” (zit. nach BEKELE 2016g). In vielen Fällen ist die äthiopische Regierung nach wie vor als Bremse wirksam. „It has enfeebled the private sector by overregulation, excessive and arbitrary taxation, and by sucking capital from the banks” (FREDA 2018). Insofern bleiben die Vertreter der privaten Fluggesellschaften kritisch, ob sich ihr Handlungsspielraum tatsächlich öffnen wird.

Mit ähnlicher Vorsicht werden bei den oppositionellen Lagern auch erste Absichten der Regierung registriert, die auf eine stärkere politische Repräsentation unterschiedlicher ethnischer Gruppen abzielen. In Anbetracht des politischen Ausnahmezustandes gibt sogar die Leitung der staatlichen Fluggesellschaft zu bedenken: „Es gibt in diesem Bereich tatsächlich einen Mangel an guter Regierungsführung“, und verspricht gleichzeitig: „Der Staat arbeitet aber bereits an einem Konzept, wie die Bürger besser aufgefangen werden können“ (zit. nach SCHULTZ 2017). Ein Beispiel: die Beschäftigung unterschiedlicher Ethnien. Hier sieht sich Ethiopian Airlines „on the way. [...] The company is recruiting from the countryside” (m/Aviation Academy Ausbilder; ■ Interview 25). Für das Wachpersonal etwa stammt ein hoher Anteil der Mitarbeiter am Headquarter in Bole aus der westlichen Provinz Gambella. Gleichzeitig aber räumt man ein, die Mehrzahl der Arbeitskräfte stamme aus der unmittelbaren Umgebung von Addis und aus besseren Verhältnissen. Gründe dafür lägen in der räumlichen Nähe zum Airport, der Verfügbarkeit von Informationen oder in sozialen bzw. ökonomischen Netzen etwa aufgrund von Familie oder Bekannten in der Nähe.

In Zeiten innerer Zerwürfnisse des Landes, die seit 2016 immer stärker aufgeflammt sind, stellt sich die Frage, ob eine starke Luftfahrtindustrie tatsächlich als Stabilitätsanker wirken und politischen Unruhen und Krisen trotzen kann. „Air transport in Ethiopia is one of the means of transportation to/from remote areas, and promotes social inclusion by connecting those living in such communities with the rest of the country”. Funktioniert der Flugverkehr innerhalb des fragmentierten Landes als eine Brücke? Oder verschärft er bestehende Trennungen aufgrund von „limited participation of regional states and communities“? (MINISTRY OF TRANSPORT 2015a:39,13) Oder werden gar neue Ungleichheiten hervorgerufen, wie etwa über den Flächenbedarf eines neuen Mega-Hubs für die Metropole (vgl. Kap. 8.4.2)? Äthiopien muss einen besonnenen Umgang mit der Krise beweisen, um seine Erfolgsgeschichte im Luftfahrtsektor fortschreiben zu können. Dazu gehört auch eine Balance der staatlichen Machtströme zwischen festen Leitplanken und frei zu wählenden Entwicklungspfaden. Das erscheint umso wichtiger angesichts der außerordentlichen Rolle, welche die Luftfahrt für sich selbst reklamiert – wie etwa in den Worten ihrer weltweiten Interessenvertretung: „Aviation is the business of freedom. Air travel liberates people to lead better lives and creates greater economic opportunity for all by bringing people closer to trade and markets. Governments have a responsibility to secure their borders. They must also preserve the enormous economic and social benefits provided by borders that are open to trade and travel” (IATA 2017c).

Relative politische Stabilität in einer Region voller Unruhen und Spannungen ist nach einhelliger Meinung eine wesentliche Grundvoraussetzung für Äthiopiens Erfolg gewesen (m/Unternehmer; ■ Interview 37). Großen Anteil daran hat die intensive staatliche Aufsicht und Kontrolle. „Ethiopia is unlike many countries in Africa, where the power of the state often reaches beyond the capital in name only. More organized, more ambitious and more centrally controlled

than a lot of governments on the continent” (FREYTA-TAMURA 2017). Doch wenn die Kontrolle permanente Unterdrückung bedeutet und Stabilität anhand ungleicher Machtverhältnisse intern erzwungen wird, kann dies keine langfristig nachhaltige Perspektive sein. Das haben die jüngsten Proteste innerhalb des Landes gezeigt.

„Ethiopia’s human rights problems may tank its ambition to become a global apparel center“ – so die Kernaussage eines im Mai 2017 veröffentlichten Reports einer internationalen Risiko- und Strategieberatungsfirma (VERISK MAPLECROFT 2017). Nicht nur finanzielle Anreize und eine Wirtschaftswachstumspolitik garantieren den Aufstieg zum Transport- und Industrie-Hub in Afrika. Der Bole Airport ist Anbindung an die Welt, die Entwicklungen im Flugverkehr jedoch haben für die Bevölkerung nicht zwangsläufig integrative Auswirkungen. Nicht wenige Stimmen sind der Auffassung, dass die staatliche Lenkung der Wirtschaft reduziert und neben dem Privatsektor eine größere Beteiligung der Zivilgesellschaft angestrebt werden sollte. „Reducing state involvement in the economy [...] and [...] strong private sector leadership at all levels of society is essential for an effective auguring of quality labour market, essentially complemented by the full and active participation of civil society” (LAKEW 2016). In diesem Sinne sollten die jüngsten Proteste gegen die Regierung und ihren autoritären Entwicklungskurs richtig verstanden werden: „addressing protesters’ grievances is also key to maintaining the nation’s upward economic trajectory“ (SOLOMON 2016). Nur mit einem nationalen Dialog und politischen Kompromissen lässt sich der „clash of power“ (m/Wissenschaftler; ■ Interview 45) auflösen in einem Land der „often painful contradictions“ (JEFFREY 2018) zwischen staatlich geführter Wirtschaftsstabilität und lokal erfahrener Unsicherheit.

### **7.4 Lokaler Hub – Flughafen und Stadt**

Addis Abeba ist das prosperierende Machtzentrum Äthiopiens und gilt aufgrund der zahlreichen dort ansässigen internationalen Organisationen als diplomatische Hauptstadt Afrikas. Über die politische, ökonomische und verkehrstechnische Infrastruktur fließen alle wesentlichen Steuerungsfaktoren hier zusammen und bündeln sich, typisch für „capital cities“ (MAYER/COWELL 2014:223), in Form eines lokalen Hub. Eine hochdynamische Bautätigkeit sowie die Einführung neuer Transportwege und Verkehrsmittel sind deutlich sichtbare Zeugnisse dafür. Doch eine solche, auf radikale Modernisierung und Expansion ausgerichtete Stadtpolitik zeigt auch gegenläufige Auswirkungen. Ein Teil der Bewohner vor allem mit niedrigem Einkommen leidet unter dem Aufschwung, der für sie mit Verteuerung und Verdrängung verbunden ist. „In short, progress in Addis Ababa has been exacerbating poverty among a section of the population” (YNTISO 2008:53).

Mit dem Bole International Airport besitzt die Stadt einen Flughafen, der zentrumsnah gelegen ist und ihr ein großes Maß an Konnektivität verschafft. Umgekehrt gilt der Flughafen auch als „stimulus to other African countries to provide long-haul links to this critical political centre” (HILLING 1996:133). Er verbreitet nicht nur vor Ort, sondern in der gesamten Stadt und auch darüber hinaus einen ‚New Spirit‘, indem er schon den Trainees der Aviation Academy eine mehrdimensionale Horizonterweiterung und Raumausdehnung verspricht: „Bole International Airport is a fast growing and leading airport in Africa that connects Africans to the world and it is

also very important for us, Ethiopians. It indicates our economy and development“ (📖 3/7). Doch lassen sich trotz solcher Aussichten auf kleinräumiger Ebene Abkopplungen feststellen und Akteursgruppen identifizieren, die von den Dynamiken ausgeschlossen erscheinen. Der Flughafen sorgt mit seiner hierarchischen Ordnungs- und strengen Sicherheitsstruktur nicht nur für Konnektivität, sondern setzt auch lokale Fragmentierungsprozesse in Gang. Es kommt damit zu einer Diskrepanz zwischen theoretisch möglichen Reichweiten und praktisch erfahrbaren Aktivitäts- und Handlungsräumen. Dabei erscheinen einzelne Fragmente aus ihrem unmittelbaren Kontext herausgehoben und in ein neues, globales Umfeld verschoben. „The airport brings to life a mutant geometry, a mobile polis of invasive security procedures and hyper-surveillance mixed in with the comfy banality of global franchising. It is a sublime ‚non-place‘ that connects us to large-scale anonymous processes“ (FULLER/HARLEY 2004:11). Von besonderer Bedeutung erscheint hierbei die ‚ground connectivity‘, die ein an die Welt anschließender Flughafen als Hub auch für seine unmittelbare Umgebung besitzt.

### 7.4.1 Metropolisierung der Verkehrsformen

Addis, Hauptsitz der Afrikanischen Union (AU) und der Wirtschaftskommission für Afrika der Vereinten Nationen (UNECA), hat sich zu einem ‚gateway‘ für internationale Beziehungen auf dem Kontinent entwickelt. Die Voraussetzung dafür bietet der Flughafen. Als Drehkreuz für Botschafter, Diplomaten und Politiker profitiert er von einem „quasi-monopole sur les allers et venues des fonctionnaires de l’Union africaine“ (LE BEC 2014:60). Deren Präsenz „creates jobs for many Ethiopians, drives up the property market in Addis Ababa and contributes to economic growth in the city“ (LOUW-VAUDRAN 2018). Das Gesicht der Stadt beruht jedoch längst nicht mehr nur auf politischen Institutionen, sondern hat immer mehr den Charakter eines Business-Standorts angenommen, mit sichtbaren Folgen für die Stadtentwicklung. Die zurückliegende Dekade ist dominiert gewesen durch einen anhaltenden Bauboom, der die Grundlagen legt für neue Investitionsmöglichkeiten, Geschäftstätigkeiten, Arbeitsplätze und Verkehrsformen. Mit seinen sich immer weiter beschleunigenden Urbanisierungsprozessen befindet sich Addis „on the move“ (MARITZ 2016). Das Stadtbild der „Neuen Blume“ (so die Übersetzung des amharischen Namens "Addis Abeba" / አዲስ አበባ) verspricht auch heute stetigen Wandel. Hochhäuser, Banken und Shopping-Center stehen ebenso für die Modernisierung der Kapitale wie der Flughafen, Autobahnen, Zugtrassen und eine Stadtbahn. Damit glaubt sich Addis in seiner Struktur immer stärker anderen globalisierten Metropolen angleichen zu sollen: „Addis will be the new Dubai of Africa, with eye catching architectural buildings“ (*Africa Business* 2017). Dieses Streben gehorcht vielfach einer radikalen „cut-and-paste“-Methode und vollzieht sich als „formal act of removing context, in which nothing remains to hinder development“ (STOLL 2010:151). Dabei sind im Land selbst durchaus Versuche zu beobachten, die unter dem Stichwort „Afritecture“ (DONATH/HEBEL 2013) internationale Architektur- und Stadtkonzepte im Einklang mit lokal vorhandenen Ressourcen und in kultureller Akzeptanz umsetzen wollen.

Parallel zum Ausbau des Flughafens und eines eingerichteten Ringstraßensystems verändern sich Ende 2015 die lokalen Verkehrsformen in der Stadt nochmals radikal – mit der Eröffnung der ersten elektrischen Stadtbahn für eine Metropole der Subsahara außerhalb Süd-

afrikas. Diese Bahn schafft als Lightrainway-System auf bislang zwei Linien neue Querverbindungen in nord-südlicher und ost-westlicher Richtung (Abb. 131) für eine Stadt, deren Straßen chronisch überlastet sind. Bei voller Kapazitätsauslastung können derzeit schon 150.000 Passagiere pro Tag befördert werden. Allerdings bleibt festzuhalten: Der öffentliche Bus-Anbieter ‚Anbessa‘ transportiert in ganz Addis jeden Tag bis zu 700.000 Passagiere und die privat betriebenen Minibusse, die auch als ‚Taxi‘ bezeichnet werden, rund 1,2 Millionen (vgl. RIEDMANN/SCHULTZ 2018; ANDARGE 2010:1f.).

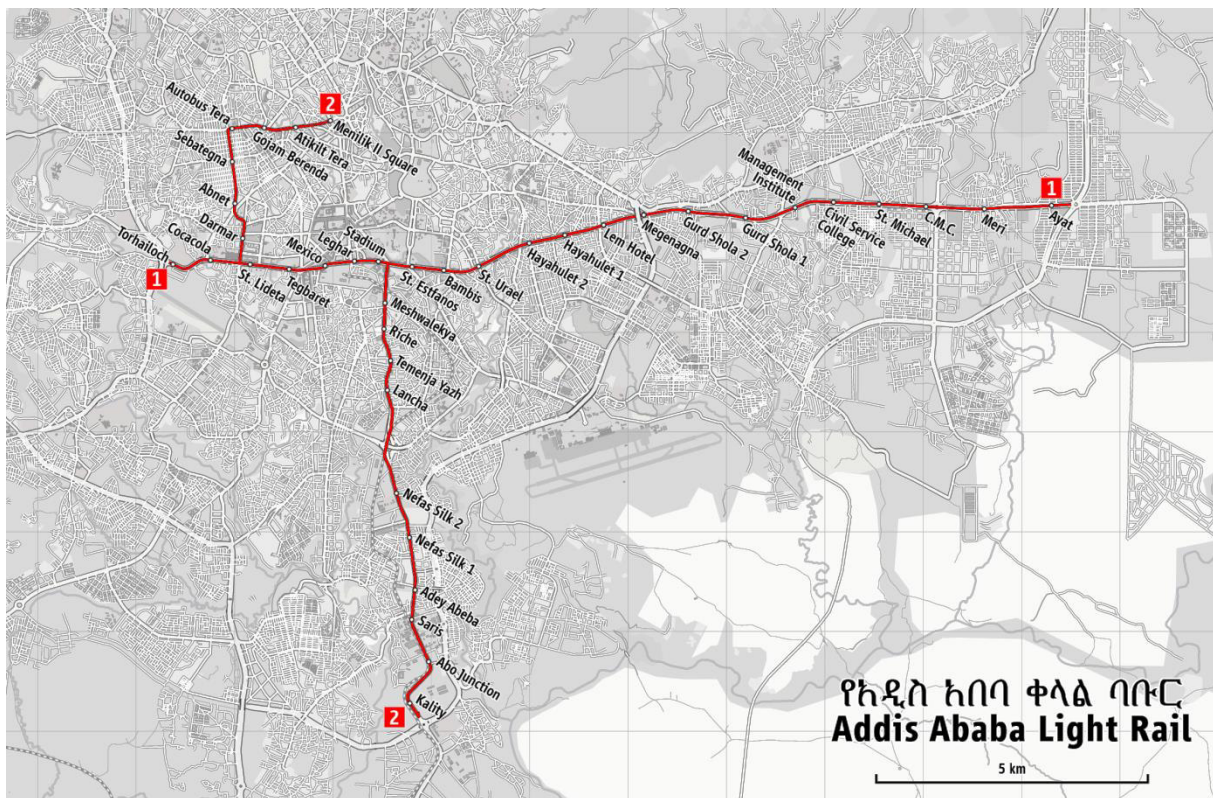


Abb. 131: Streckenführung der beiden Stadtbahnlinien in Addis Abeba (WIKIPEDIA 2017)

Umgesetzt wurde das Projekt von chinesischer Seite. Sie ist nicht nur verantwortlich für den kompletten Bau und den Großteil der Finanzierung – 85 % der Kosten wurden von der chinesischen Export-Import-Bank mit günstigen Krediten getragen –, sondern auch für die Entwicklung der Waggons und sogar für die Schulung des lokalen Personals (m/Stadtbahn Ausbilder; ■ Interview 31). Auch der Betrieb erfolgt für die ersten fünf Jahre durch die chinesische Shenzhen Metro Group. „The US\$475 million project reflects both the country’s infrastructural advancement as well as its growing relationship with China” (Selamta 2016a). Dieser große Einfluss ist nicht nur über die chinesisch-äthiopisch doppelt besetzten Führerkabinen sichtbar, sondern wird auch deutlich über Werbefilme, die (wie beobachtet werden konnte) in Dauerschleifen die Fahrgäste über chinesische Lightrain-Projekte in weiteren Ländern wie z.B. Saudi-Arabien, Bangladesh oder Iran informieren.

Die Bahn ist ein Zeichen für die zunehmende sozio-ökonomische Globalisierung der Kapitale. Design und Funktionalität orientieren sich an internationalen Standards (vgl. Abb. 132); die Lautsprecherdurchsagen am Bahnsteig und innerhalb der Züge erfolgen auf Amharisch und

Englisch. Die Fahrgäste bilden ein breites Publikum, das sich zwischen ruraler Tradition und urbaner Smartphone-Generation bewegt – so der Eindruck des Betrachters.



**Abb. 132: Stadtbahn in Addis, Haltestelle ‚Stadium‘ (Foto FG, 6.3.2016)**

Der Stolz auf weltstädtische Verkehrsformen ist erkennbar groß, sowohl bei den staatlichen Verantwortlichen als auch unter den lokalen Nutzern. „Do you like our new train?“ – so lautete mit strahlendem Lächeln die Frage eines älteren Passanten auf der Straße. Der Betrieb der neuen Bahn führt das über den Flugverkehr propagierte ‚Nation Branding‘ auf lokaler Ebene fort. „With sub-Saharan Africa’s only electric light rail network [...] Addis Ababa will be able to project a much more developed image than any of its regional rivals” (AGLIONBY 2016). Eine weitere Stufe fortschrittlicher Transportinfrastruktur ist seit Anfang 2017 erreicht, mit der Eröffnung einer neuen Zugstrecke für den Passagier- und Frachtverkehr zwischen Addis Abeba und dem über 700km entfernten, strategisch wichtigen Hafen des Nachbarlandes Djibouti.

In einer Stadt, in der fast die Hälfte aller Pendler zu Fuß geht und deren öffentlicher Personennahverkehr bislang zum größten Teil auf Minibussen basiert (EEA 2012:228), eröffnet die Tram völlig neue Möglichkeiten. Mit dem Streckennetz erweitert sich der Aktionsraum für die Nutzer. Für die Stadt ist nicht nur durch den Flughafen Raumanbindung in weltweitem Maßstab gegeben; auch die Bahn sorgt für Mobilität und erleichtert häufigere und längere Bewegungen innerhalb der Stadt. Die regelmäßige Verbindung erlaubt es den Fahrgästen, ihre Arbeitsstellen schneller und pünktlicher zu erreichen. Ganze Stadtviertel entlang der Bahnstrecke werden durch die bessere Verkehrsanbindung sichtbar aufgewertet. Dank einer staatlichen Subventionierung sind die Fahrpreise je nach Route mit zwei bis sechs Birr pro Strecke (ca. 10-20 Cent) kaum teurer als die der weit verbreiteten Minibusse, sodass auch ärmere Bevölkerungsgruppen die neuen Transportmittel nutzen können. Ein lokaler Reporter begrüßt dies ausdrücklich: „Yet, far from being at risk of becoming a white elephant, it is already heavily used by local commuters [...]. In a city where taxi fares are exorbitant and buses are often in bad repair, the network is making a real difference to ordinary people’s lives” (HORESH 2017). Doch der Aufstieg zu einem lokalen Hub für Modernisierung verläuft nicht reibungslos und umfassend, sondern äußert sich lokal in Vorbehalten, Widersprüchen und zunehmenden Kontrasten.

### 7.4.2 Fragmentierte Zugänge

Das sich rapide globalisierende Umfeld führt in Addis Abeba erkennbar zu inneren räumlichen und sozialen Spannungen. Unterschiedliche Akteursgruppe verfügen über unterschiedliche Stufen der Teilhabe am lokalen Hub, sodass sich der allgemein propagierte Zuwachs an Erreichbarkeit und Fortschritt relativiert. Stadträumliche Fragmente entwickeln sich mitunter gleichzeitig in entgegengesetzte Richtungen und mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Der Boom in Addis hat lokale Schattenseiten, problematische Entwicklungen begleiten die aufstrebende Stadt. Dazu gehören gewaltsame Umsiedlungen, unfaire Kompensationszahlungen und Korruption (vgl. GIORGIS 2016; LAKEW 2016). Die zügige Expansion der Stadt geht vielfach auf Kosten schwächerer Gruppen, die vom Aufschwung nicht profitieren und keine nennenswerten Zugänge zum lokalen Fortschritt besitzen. „The booming construction industry has contributed to Addis Ababa’s rapid expansion that’s dispossessed many poor farmers and turned them into beggars and daily laborers” (DAVISON 2016).

Diese Kontraste spitzen sich am Flughafen zu. In einem Umfeld, das besonders intensiv internationalen Entwicklungsdynamiken ausgesetzt ist, kommt es zu drastischen Veränderungen. „Airports exert similar power over their local contexts by disturbing nearby geographies with material, economic, political and social changes. Airport infrastructures [...] terraform their environments by shifting ground and earth. Their eventual completion constructs fields [...] that repel, reorder and polarize local geographies” (ADEY 2010b:184). Im Zuge eines „splintering urbanism“, der Addis mit großer Geschwindigkeit trifft, bündelt der Flughafen paradoxe Befunde zwischen „global connections and local (dis)connections“ (GRAHAM/MARVIN 2001:13). Das Ergebnis: Soziale Landschaften zwischen Priorisierung und Marginalisierung liegen hier besonders eng beieinander (Abb. 133).



Abb. 133: Bole Airport und Umgebung (Foto FG, 14.8.2015)



„Airports are famously populated by armies of underpaid and ‚flexible‘ labor, often living in the neighbourhoods that lie beneath the approaches to major airports” (MCNEILL 2011:152). Auch rund um Bole sind Boden- und Mietpreise derart rasant gestiegen, dass es für zahlreiche Bewohner und Kleinunternehmer schwierig geworden ist, ihren Standort zu halten. Überall laufen teilweise großflächige Stadterneuerungsprozesse ab, die vormals kleinteilige und häufig informelle Siedlungsstrukturen vollständig umwälzen. Zwangsumsiedlungen für viele Bewohner sind die Folge, wie auch Flughafenmitarbeiter wahrnehmen: „displacements for developing purposes are taking place in the city” (m/Airport Verwaltung Umwelt; ■ Interview 30). Nichtregierungsorganisationen haben solche Verdrängung gerade in Flughafennähe festgestellt: „people close to the Bole International Airport paid land and house tax to the city government. Regardless of this, the people were evicted” (ABEBE/HESSELBERG 2015:558). Die Flughafenexpansion wird weitere solcher Prozesse mit sich bringen. Denn das Airport-Management „has requested the Addis Ababa City Administration to secure additional land” (ABIYE 2018).

Auf Baustellen der Flughafenerweiterung selbst herrschen nach Auskunft äthiopischer Bauarbeiter prekäre Arbeitsbedingungen. Die Mehrzahl des gelernten Personals stammt aus China und wird nach festen Verträgen bezahlt und für die Dauer der Bauarbeiten in provisorisch errichteten Unterkünften in unmittelbarer Flughafennähe untergebracht (m/Stadtbahn Ausbilder; ■ Interview 31). Äthiopische Arbeitskräfte beklagen sich über die Ausbeutung durch ihre chinesischen Auftraggeber und kritisieren uneindeutige, tagelohnartige Verhältnisse. „Today there is no work. Chinese people are not there” (m/Bauarbeiter; ■ Interview 36). Aus dem südlichen Vorort Saris nehmen Arbeiter wie dieser lange und kostspielige Anfahrtswege zum Flughafen auf sich, um dann am Ende des Tages womöglich ohne Lohn die Rückfahrt antreten zu müssen. Das große Engagement chinesischer Investoren im Bausektor bringt nicht durchgängig und überall den gehofften Aufschwung mit sich, sondern zeigt lokal sogar gegenteilige Auswirkungen.

Es sind nicht nur die Bauvorhaben und Arbeitsverhältnisse, sondern auch unterschiedliche Verkehrsformen, die sich zum großen Teil aneinander vorbei bewegen. Wohl steht die neue Stadtbahn für Prestige und Fortschritt. Von einigen Bevölkerungsgruppen aber wird sie als Fremdkörper wahrgenommen. Die Strecke ist in nur drei Jahren Bauzeit extrem schnell verwirklicht worden – möglich war dies nur über eine rasante, staatlich gesteuerte und neoliberal orientierte Stadtentwicklungspolitik. Diese hat kaum Rücksicht auf bestehende Strukturen genommen (vgl. Abb. 134). Ganze Viertel entlang der Trassen haben eine bauliche Umstrukturierung erfahren und sind nun durch die Bahngleise zerschnitten. Ähnliche Entwicklungen haben sich bereits zuvor durch den Bau eines autobahnartigen Umgehungsringes vollzogen. Eine Schnittstelle dieser Verkehrsinfrastruktur bildet der ‚Gotera Interchange‘, lokal auch unter dem Namen ‚Confusion Corner‘ bekannt, der mit seinem Geflecht von Zubringern und Brücken nicht nur bei der Bevölkerung für Verwirrung sorgt, sondern auch die anliegenden Siedlungen völlig voneinander abtrennt „by indiscriminately cutting through them and forming barriers between the neighbourhoods” (VAN DER WESTHUIZEN/WESTNER 2010:158).



Abb. 134: Neue Stadtbahntrasse in Addis, Nähe Merkato (Foto FG, 7.3.2016)

Mit der Verkehrsanbindung steigende Mieten sind vor allem für kleinere Geschäfte und ärmere Bewohner existenzbedrohend geworden. „Durch den Bau der Tram und die Aufwertung der umliegenden Viertel sind schon jetzt Zehntausende Menschen aus ihren Behausungen im Zentrum vertrieben worden“, häufig in Großwohnsiedlungen am Stadtrand (RIEDMANN/SCHULTZ 2018). Für diese Menschen gilt mehr denn je der Befund „disconnected land, people and jobs“ (LALL et al. 2017:63). Sie finden sich räumlich fragmentiert und sozial isoliert wieder, ihnen ist aufgrund der peripheren Lage der Zugang zu verbesserten Transportsystemen und aufstrebenden Arbeitsmärkten erschwert.

Vor allem ältere Menschen haben Schwierigkeiten mit der Nutzung der Züge. Das Sich-Orientieren in Streckennetzkarten und das Lesen von Anzeigetafeln bedeuten für sie hohe Anforderungen, die von bisherigen Gewohnheiten stark abweichen. Außerdem ist ein großer Teil der höher- oder tiefergelegten Stationen nur über Treppen (und in seltenen Fällen barrierefrei) zu erreichen. Doch Zurückhaltung gibt es nicht nur bei Alten, sondern auch unter der zugewanderten Bevölkerung, die aus den unterschiedlichsten Regionen und Lebensumfeldern stammt. Sogar einige junge Leute haben – so war zu vernehmen – Angst, den Zug zu nutzen. Haltestellen und Züge sind in den Stoßzeiten hoffnungslos überfüllt. Statt 370 Personen, wie offiziell zugelassen, befinden sich häufig 500 Menschen und mehr in einer Tram. Dies beeinträchtigt die Passagiere; zudem beansprucht das überhöhte Gesamtgewicht auch die neuen Wagen und Schienen, wie ein Stadtbahn-Mitarbeiter moniert (vgl. ■ Interview 31).

Für die Straße sucht man merkbare Modernisierungen wie im Luft- und Schienenverkehr (bislang) vergeblich. Wohl gibt es auch hier einen kontinuierlichen Ausbau, doch verschärft sich die Situation durch die steigende Anzahl an Verkehrsteilnehmern zu einer andauernden Überlastung der Infrastruktur. Häufig bleibt den Menschen keine andere Alternative, als weiterhin die engen (im Volksmund ‚Taxi‘ genannten) Minibusse zu nutzen, die offiziell für 14 Personen ausgelegt sind. Das überaus dichte Netzwerk der Minibusse basiert auf unabhängigen Anbietern, die

mit ihren ca. 13.000 meist weiß-blauen Fahrzeugen (Marke Toyota) entlang inoffizieller Routen Fahrgäste absetzen und aufnehmen je nach Belegung und Bedarf (Abb. 135). Ein solches System ohne Fahrpläne oder zentrale Koordination mag chaotisch erscheinen, es zeigt sich aber auch erstaunlich anpassungsfähig und flexibel: „For example, operators can modify routes instantly to avoid construction zones or traffic congestion” (YOUNG 2014). Größer und günstiger sind etwa die orange-roten Linienbusse des staatlichen Betreibers ‚Anbessa‘ (Abb. 136). Sie sind allerdings hoffnungslos überfüllt und gelten aufgrund ihres hohen Alters in der Fahrpraxis als unsicher.



Abb. 135: Minibus ‚Taxi‘ (FLICKR 2012)



Abb. 136: ‚Anbessa‘ Bus (Foto FG, 26.3.2016)

Eine Ausnahme bilden moderne Busse. Sie sind ausschließlich für Staatsbediensteten in Ministerien und Regierungsunternehmen vorbehalten (Abb. 137). Für diesen Personenkreis gibt es seit 2014 das privilegierte Angebot eines kostenlosen und zuverlässigen ‚Public Service Employees Transport Service‘ von und zu ihrer jeweiligen Arbeitsstätte (WORLD BANK 2015:69).



Abb. 137: Bus für Staatsbedienstete (Addis Ababa Online 2014)

Schon lange gilt das Taxi-System als veraltet und ist auch als „the country’s somewhat Janus-faced encounter with twenty-first century globalization“ bezeichnet worden (GARDNER 2016). In Addis existieren unterschiedliche Varianten nebeneinander, die blau-weißen Lada-Taxen (‚Contract Taxi‘ / ‚Blue Taxi‘) und gelbe Hoteltaxifahrzeuge (‚Yellow Taxi‘). Eine neue Form des ‚Meter Taxi‘ ist im Herbst 2016 an den Start gegangen, zunächst im Probetrieb und primär für den touristischen Verkehr gedacht. Pro Jahr nimmt die Anzahl der Fahrzeuge in der Stadt um acht Prozent zu (SOLOMON 2017). Unter der Bahnbrücke vor dem Stadion im südlichen Teil der Stadt, an dem die Ausfallstraße zum Bole Airport beginnt, warten örtliche Taxifahrer – mittlerweile zunehmend ratlos (vgl. Abb. 138).



Abb. 138: Taxifahrer in der Nähe des Stadions (Foto FG, 4.9.2015)

Für sie wird es immer schwieriger, Fahrgäste zu finden. Denn potenzielle Kunden können sich nun für die moderne und staatlich subventionierte Stadtbahn entscheiden, oder sie nutzen weiterhin den qualitativ nicht hochwertigen, aber kostengünstigen und funktionalen Minibustransport. Statt Stolz überwiegt hier Enttäuschung bei der Frage des Taxifahrers: „Do you take the train?“ – gefolgt von einem traurigen Blick nach oben auf die Treppe zur Haltestelle; „considering the work it is not good for us“ (■ Interview 38).

Innovationen wie eine neue Tram oder Express-Busse für Staatsbedienstete erhöhen die Ungleichheiten zwischen den bestehenden Nahverkehrs-Systemen. Vor allem bei der Frage, welche Gruppe Zugang zu welchem Transportmittel hat, werden Unterschiede deutlich sowohl hinsichtlich sozialer Gruppen als auch bei der räumlichen Abdeckung. „There are further inequalities between those able to take fast and efficient forms of transport from well-provisioned middle class areas and inhabitants of areas with sparse public transport, between car-drivers who cannot afford to pay road tolls“ (EDENSOR 2010:201). Die Expansion des Flughafenbetriebs und die Transportrevolution auf der Schiene bedeuten einen Rückschritt für etliche vom Straßenverkehr abhängige Menschen. Diese Differenz spitzt sich zu auf besondere Weise am Flughafen als dem lokalen Brennpunkt der Verkehrsträger. Zu fragen bleibt im Sinne von „Politics at the Airport“: „How are dominant modes of social sorting [...] and authorization reinforced, disrupted, or resisted? What can studying airports tell us about these processes?“ (SALTER 2008a:X) Für den Bole Airport gibt es eine Reihe von Antworten auf unterschiedlichen Raum- und Zeitskalen. Sie zeigen, welche Kräfte bestimmend und welche Gruppen von Ausschluss bedroht sind. Um diese sozial-räumlichen Fragmentierungsprozesse auf lokaler Ebene nachzuvollziehen, bietet es sich an,

die Zugänge vom und zum Flughafen noch genauer zu untersuchen und Formen ihrer Teilhabe miteinander zu vergleichen.

### 7.4.3 Gelebter und erlebter Raum

Flughafen und Stadtbahn werden in Addis Abeba wahrgenommen als Räume der Modernisierung und Bewegungsformen des Fortschritts. Die lokale Umgebung erfährt unter dem staatlichen Wachstumskurs eine ständige Erneuerung und Internationalisierung: „Addis can be the top three cosmopolitan city in Africa” (m/Reiseagentur; ■ Interview 19). Doch wie einzelne Bevölkerungsgruppen die Errungenschaften und Veränderungen konkret für sich erleben, stellt sich differenzierter dar. Die Intensität und Schnelligkeit der Entwicklung in der Hauptstadt erscheint „ebenso beachtlich wie bedenklich“ (RIEDMANN/SCHULTZ 2018). Auch hier reicht deshalb eine Analyse, „die nur nach den überindividuellen strukturellen Transformationen in der Gesellschaft fragt“, nicht aus, um „die Prozesse der Globalisierung in einem tiefergehenden Sinn begreifbar zu machen“. Nötig ist es, die Selbstpositionierung verschiedener Fokusgruppen in den Blick zu nehmen und damit die Perspektive der „institutionellen Kontexte“ um „die räumlichen Bezüge des täglichen Lebens“ zu erweitern (WERLEN 2014:62).

Man könnte vermuten, dass sich die Raumwahrnehmung der Beteiligten ausschließlich kartographisch wiedergeben ließe und dass aufgrund der physischen Struktur von Bebauung und Nutzung nur wenig Raum zur Interpretation offen bleibt. Doch in der Auseinandersetzung der Teilnehmer mit dem Untersuchungsraum Flughafen werden Erzählungen laut, die über einfache Faktendarstellung hinausgehen. Vielmehr kommen multidimensionale Wahrnehmungsmuster zum Vorschein, die sich zwischen verschiedenen Formen der inneren Zugehörigkeit und äußeren Randständigkeit bewegen. Spielen doch bei der Frage, welchen Bezug Menschen zu einem Raum haben, einerseits die generellen Rahmenbedingungen eine Rolle, zum anderen aber auch symbolische Dimensionen wie Raumsemantik und Image sowie persönliche Lebensformen zwischen Ort und Identität: „Die Art der Infrastruktur, die funktionale Mischung, die städtebauliche Ästhetik – alles ist besetzt mit kulturellen Codes, die Zugehörigkeit, Distinktion und Ausschluß symbolisch vermitteln“ (HÄUBERMANN et al. 2008:183).

Bislang ist eine multimodale Verknüpfung der Verkehrsträger am Bole Airport noch nicht vorgesehen, die einzige Anbindung des Flughafens auf der Landseite erfolgt über die Straße. Somit sind Nutzer nach wie vor fast vollständig auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen. „It’s not like Europe. Passengers here they use the car. They don’t use railway. They drive their own car or use taxi. The railway serves to workers” (m/Journalist; ■ Interview 32). Denn die Urban Lightrailway führt trotz ihrer Modernität und Ausstrahlungswirkung nicht zum Flughafen (vgl. Abb. 131), sondern hat in ihrem südlichen Streckennetz eher die Industrievororte Nefas Silk und Kality im Blick. Sie wird als staatlich subventioniertes Nahverkehrsmittel hauptsächlich von ärmeren Bevölkerungsgruppen für deren Pendlerbewegungen innerhalb der Stadt genutzt. Insofern verfestigt die (staatliche) Planung über die Wege von bzw. zum Flughafen eine deutliche Trennung zwischen lokal ansässiger Bevölkerung und international angebundenen Flugpassagieren. „Public bus and lightrail train is for low income society. [...] A cheap transportation to the airport would be counterproductive“ (m/Aviation Academy; ■ Interview 43). Von Seiten der

Flughafenbetreiber hingegen scheint man etwas aufgeschlossener und bringt langfristig sogar eine Bahnanbindung ins Gespräch. „We have to discuss the access with all the stakeholders to provide excellent services“ (m/Airport Direktion Infrastruktur; ■ Interview 42).

Bislang bleibt also das Taxi das alleinige Verkehrsmittel, was den globalen Flugverkehr mit dem lokalen Raum in Addis verknüpft. Wohl gibt es private Chauffeur- und Zubringerdienste sowie organisierte Shuttles zum Flughafen für Besuchergruppen und Hotelgäste, doch keinerlei Linienbetrieb, den man mit einem regelmäßigen öffentlichen Personennahverkehr vergleichen könnte. Dabei liegt gerade hier in der Verknüpfung der Verkehrsträger ein Potenzial, das dem Flughafen generell als Synchronisationsort von Multimodalität zugeschrieben wird: „At the airport, the relatively slow and individuated systems of ground transportation meet with faster mass systems of aviation. It is at this intersection that local urban ecologies begin to entwine with the global“ (FULLER/HARLEY 2004:104).

Die Taxis in Addis erfüllen diese Rolle als Zubringer am Boden. Dennoch bleibt ein Großteil von ihnen am Flughafen ausgeschlossen (wie übrigens auch an anderen globalisierten Orten der Stadt, z.B. vor Häusern internationaler Hotelketten). Von offizieller Seite heißt es: „Taxis are immediately available at Bole International Airport“ (AABIA 2013). Doch der Flughafen Addis Abeba zeigt sich sehr wohl als ein Ort auch der Territorialisierung und des lokalen Ausschlusses. Dies visualisiert eine graphische Darstellung der Zugangsräume und ihrer Barrieren (Abb. 139).



Abb. 139: Zugangsräume zum Bole Airport nach Verkehrsmittel (Eigene Darstellung, Kartengrundlage OPENSTREET-MAP 2016)

Der Zutritt ist auf unterschiedliche Art und Weise beschränkt, für die landseitige Anbindung gelten diverse Beförderungsrechte. Die staatliche Reglementierung des Flughafenbetriebs und seiner Organisationen hat hier zu einer besonders strikten Statustrennung geführt. Dabei bieten die Minibusse die bei weitem kostengünstigste Anbindung (Abb. 140). Allerdings dürfen sie gar nicht auf das Flughafengelände fahren, sondern sie starten und enden im Bereich der Bole Bridge vor dem ersten Kreisverkehr. Jenseits dieser Grenze findet nach dem zweiten Kreisverkehr für alle Fahrzeuge eine Trennung statt zwischen dem älteren Terminal 1 für Inlandflüge und dem moderneren Terminal 2, in dem die internationalen Flüge abgefertigt werden.

Preis einfache Fahrt Zentrum – Flughafen (ca.)		
Minibus	5 ETB	0,15 €
Blue Contract Taxi	200 ETB	6,00 €
Yellow Taxi	300 ETB	9,00 €

Abb. 140: Fahrpreise Stadtzentrum/Meskel Square – Flughafen (Eigene Darstellung)

Grundsätzlich wird der Zugang zu den Terminals nur denjenigen gewährt, die als Passagier dort abfliegen oder als Personal tätig sind. Angehörige oder Abholer dürfen die Gebäude selbst nicht betreten, sondern müssen in großem räumlichen Abstand außerhalb warten. Diese Separierung wird von der Polizei streng eingehalten; das geht sogar so weit, dass – wie wiederholt zu beobachten war – Wartende immer wieder von den Treppen vor dem Ausgang des internationalen Ankunftsbereichs so weit nach unten verdrängt werden, bis die Sicht auf Türen und ankommende Passagiere nicht mehr möglich ist. Mit anderen Worten: Den Flughafen als einen (zumindest teilweise) öffentlich zugänglichen Raum, wie man ihn in Europa kennt, gibt es in Äthiopien nicht. Aus Sicherheitsgründen erscheint eine konsequente Ausübung von Kontrolle und Macht am florierenden Drehkreuz und zentralen Umschlagplatz vertretbar. Auf der anderen Seite gestaltet sich die an allen Flughäfen auszutarierende „right balance between security effectiveness, operational efficiency and passenger experience“ (IATA 2016e) in Addis als besondere Herausforderung. Tatsächlich blieben im Zuge der im Oktober 2016 ausbrechenden Unruhen, die sich auch in der Hauptstadt und ihren Zufahrtsstraßen bemerkbar machten, die Flughafeneinrichtungen aufgrund der hohen Sicherheitsvorkehrungen unberührt. Für das neu eingeweihte Luftfahrt-Ausbildungszentrum hieß es: „The expensive aviation academy belongs to Ethiopian Airlines, and seems a world away from the unrest that on October 9th prompted the government to declare a national state of emergency“ (*The Economist* 2016b).

Die stark eingeschränkten Zugänge und Bewegungsfreiheiten führen zu einer zunehmenden Anzahl von Segmenten nicht-inklusive Wachstums. Die Gruppe der ‚Blue Taxi Drivers‘ ist von ihrer Funktion her für den Bole Airport ein zentraler Zubringer zum Hub. Paradoxerweise erlebt sie sich selbst aber als peripher und marginalisiert, wie während mehrerer Gespräche deutlich wurde. Für die Fahrer stellt die Haupt-Zufahrtsstraße zum Flughafen die zentrale Verkehrsader dar, doch diese ist für sie nicht bis zum Ende befahrbar. Wenn ein städtischer Taxifahrer am Flughafen Addis Abeba auf einer Karte ‚seine‘ Gebiete einzeichnet, hört für ihn – wie bereits im Zusammenhang mit den gemeinsam durchgeführten ‚Transect Drives‘ festgestellt wurde (vgl. Kap. 6.4.1, Abb. 81) – der erlebte Raum bereits lange vor den Terminals auf. Er

macht sich das auf einer schematisch angelegten Darstellung selbst deutlich. Sie zeigt die Abfolge der Etappen, die ihm auf dem Weg von der Stadt südwärts zum Flughafen möglich sind. Die Strecke verläuft vom Zentrum (Meskel Square) ausgehend entlang der Airport Road über markante Kreuzungen (wie Dembel bzw. Wollo Sefer), vorbei am Konferenz- und Veranstaltungszentrum (Bole Millennium Hall) bis hin zum Kreisverkehr an der Bole Bridge, der ‚dropping area‘ für Minibusse (Abb. 141): Wie in einem Flaschenhals verengen sich die Zugangsräume mit zunehmender Nähe zum Flughafen; auch die Gruppe der ‚Blue Taxi Drivers‘ spricht ausdrücklich von einem „bottleneck“ (■ Interview 29).

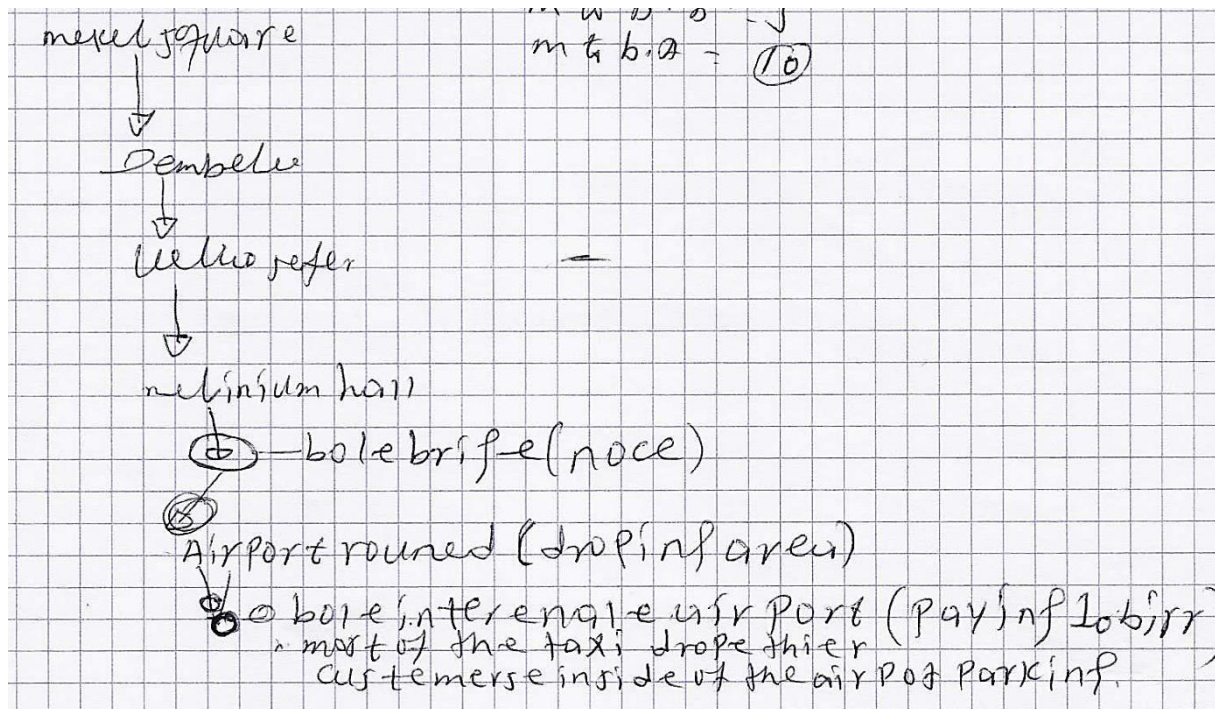


Abb. 141: Der Weg vom Stadtzentrum bis zum Bole Airport: Etappen für lokale Taxifahrer (Transect Drive 20.4.2016)

Am Ende wird der Weg für sie sogar gebührenpflichtig. Denn die Fahrer der blauen Taxen, die ihre Fahrzeuge meist in Eigenregie betreiben, besitzen keine Genehmigung, im Flughafenbereich, dem Raum jenseits des Kreisverkehrs (‚Airport round‘) Fahrgäste aufzunehmen. Ihnen ist es zwar gestattet, gegen eine Zahlung von 10 Birr (ca. 0,30 €) die Schranke zum Beginn des Flughafengeländes zu passieren (so die Auskunft in ■ Interview 29). Dahinter dürfen sie aber lediglich Fahrgäste absetzen, nicht aber neue Kundschaft aufnehmen; und anschließend müssen sie das Gelände sofort wieder verlassen. Häufig ließen sich deshalb Szenen beobachten, bei denen Reisende schon vor der Schranke des Flughafenbereichs am zweiten Kreisverkehr aussteigen. Damit umgehen die Fahrer die Zugangsgebühr, können den Fahrpreis geringer halten und auch etwaige Diskussionen bzw. Verweise von dem Flughafengelände verhindern. Auf der Rückfahrt in Richtung Bole Road versuchen die Fahrer dann, häufig im Schrittempo und per Zuruf, Fahrgäste wieder aufzunehmen.

Derartige Praktiken werden von Vertretern aus der privaten Airline-Industrie sogar gebrandmarkt als „illegal activities being undertaken by some taxi drivers“ (BEKELE 2017a). Bleibt ein blaues Taxi im Bereich vor den Terminals unerlaubt stehen, wird es sofort von der Polizei rigoros vertrieben, der Fahrer muss unter Umständen sogar mit einer Geldstrafe rechnen.



Im Rahmen einer eigenen Erkundungsfahrt, die als ‚Transect Drive‘ angelegt auch in die Kernzonen des Flughafens führte, konnte der konsequente Ausschluss selbst erlebt werden: Es dauerte keine zwei Minuten nach dem Stopp gegenüber dem internationalen Terminal, bis Polizeibeamte das Fahrzeug kritisch kontrollierten und sogar die Fahrerlaubnis einzogen. Erst nach mehrmaliger, höflicher Darstellung des Anliegens und durch die Vorlage der offiziellen Forschungserlaubnis ließ sich die Situation entschärfen.

Blaue Taxen werden in ihren Bewegungsräumen eingeschränkt und in Bezug auf den Flughafen marginalisiert. Das war nicht immer so: „In the past any taxi could go“ (m/Wissenschaftler; ■ Interview 41). Im Zuge der Expansion des Bole Airports jedoch wurden die Regeln dahingehend verändert, dass Kundschaft vom Flughafen in die Stadt nur noch mit bestimmten Typen von Taxifahrzeugen (‚Yellow Taxi‘ – meist der Marke Toyota) befördert werden durfte. Als Motiv zu vermuten ist wohl der Argwohn, dass die alten blau-weißen Lada-Modelle nicht mehr dem gewünschten Erscheinungsbild eines modernen Airports mit globalem Standard entsprechen. Als mögliche weitere Begründung ist von Nutzern des Flughafens auch „fear of terrorism“ zu hören, weshalb verstärkte Sicherheitsanforderungen den Einsatz von nur am Flughafen registrierten Taxen ratsam erscheinen ließen (m/Wissenschaftler; ■ Interview 41). Die ‚Blue Taxi Drivers‘ sehen sich damit allerdings von der Regierung unter einen Generalverdacht gestellt: „They say the reason is for security protection. Crime is coming, they say. In the name of protection they share us with criminals“ (■ Interview 35). Inwiefern selbständige ortsansässige Taxifahrer wirklich eine Gefahr darstellen, bleibt fraglich.

So gestaltet sich der Alltag auf ehemals profitversprechenden Routen von und zum Flughafen mittlerweile als besonders schwierig: „It’s so difficult to take the customers. [...] The airport doesn’t do anything for us. [...] Our taxi service should be included“ (m/Gruppe ‚Blue Taxi Drivers‘; ■ Interview 29). Das Flughafenmanagement hingegen sieht den Aktionsraum dieser Taxen nicht am Airport, sondern andernorts: „Blue Taxi is serving the city. [...] Sometimes they come over here, when there is no business in the city“. Angesichts einer schnell steigenden Nachfrage ist man bereit, den blauen Taxen indirekt einen gewissen Anteil am Transport „from town to airport“ zuzugestehen, ohne sie jedoch tatsächlich zu legitimieren (m/Airport Direktion Infrastruktur; ■ Interview 42).

Anders sieht dies bei den weitaus weniger zahlreichen Kollegen der ‚Yellow Taxi Drivers‘ aus. Die gelben Fahrzeuge sind vertraglich über ihre Nummernschilder in einer „dedicated section in front of the terminals“ fest integriert (■ Interview 42). Damit haben sie den vollen Zugang zum Flughafengelände, dürfen sich in die Warteschlangen vor den beiden zentralen Vorfahrten einreihen und Fahrgäste aufnehmen. Diese Privilegien erlauben ein terminalnahes Ein- und Aussteigen sowie bequemes Be- und Entladen, allerdings müssen die Nutzer dafür auch einen deutlich höheren Fahrpreis zahlen. An den zentralen Ein- und Ausstiegsszonen liegen Mappen aus, in denen die Tarife zu den wichtigsten Hotels und internationalen Organisationen formalisiert sind. Als ihre Hauptkundschaft nennen die Taxifahrer sozial höher angesehene (Hochland-)Äthiopier („majority Habesha“), Fahrgäste kommen aber auch aus arabischen Ländern, oder es sind äthiopischstämmige Amerikaner und Europäer. Die Frage, ob die Taxifahrer auch von den zahlreichen Flügen aus China profitieren können, wird verneint: „China? They don’t take. They have their own

car“ (m/Gruppe ‚Yellow Taxi Drivers‘; ■ Interview 34). Die Infrastrukturabteilung des Flughafenmanagements betont generell: „Yellow taxi is a partner. [...] At the end of the day they are serving our customers“ (■ Interview 42).

Randständig bleibt die Gruppe der ‚Blue Taxi Drivers‘. Selbst für ihre Pausen sind die Fahrer auf informelle Räume angewiesen, Treffpunkte und Wartebereiche jenseits der zentralen Flughafeneinrichtungen. Dazu zählen, so war zu beobachten, randständig gelegene Rasenflächen neben einem improvisiert wirkenden Schotterparkplatz am Fußweg zwischen Terminal 1 und 2. Hier verbringt man die Mittagspause, gelagert um einen stillgelegten Brunnen zwischen ständigem Kommen und Gehen und wechselnder Anzahl der Kollegen. Auf Gruppendiskussionen dort wurde deutlich, dass sich ein Großteil der Taxifahrer von dem Aufschwung am Flughafen immer weiter entfernt fühlt und sich innerhalb der Flughafenlandschaft als marginalisiert einordnet. Daraus erwächst offenbar eine gewisse Gruppenidentität, verbunden mit einem Gefühl der Solidarität miteinander: „We increase and share our work“ (m/Gruppe ‚Blue Taxi Drivers‘; ■ Interview 29). Obwohl sich die Fahrer untereinander kennen und kollegial respektieren, bleiben statusabhängige Rivalitäten zwischen ‚Blue‘ und ‚Yellow Taxi Drivers‘ bestehen: „They fight, like Manchester and Arsenal“ (■ Interview 38).

Diese Taxifahrer zeigten durchweg ein bemerkenswertes Maß an Reflexion und entwickelten den Mut, ihre eigene Situation offen abzubilden. Dabei kamen auch alternative Wege zur Sprache, die bestehenden Begrenzungen zumindest teilweise zu umgehen. Dazu zählen beispielsweise informelle Arrangements, die sie mit ihren Fahrgästen treffen. Beim Transport zum Flughafen werden zwischen Fahrer und Kunden die Handynummern ausgetauscht und der Rückflugtermin in Erfahrung gebracht – in der Absicht, nach gezieltem Anruf für einen Rücktransport zur Verfügung zu stehen. Auch sollen positive Weiterempfehlungen an Freunde und Familie sowie die Weitergabe der Telefonnummer das beschränkte eigene Geschäft ankurbeln. Mit derartigen Strategien versuchen die Fahrer, den sich für sie stetig verkleinernden Handlungsraum zwischen Stadt und Flughafen erfolgreich zu überbrücken, um damit den gewünschten Zustand aufrechtzuerhalten: „taxi business is good business“ (m/‚Blue Taxi Driver‘; ■ Interview 39). Doch auch diese Hilfskonstruktionen ändern nichts am Sachverhalt ihres grundsätzlichen Ausschlusses. Denn dass ein lukratives Geschäftsfeld, die Beförderung potenziell vermöglicher Fluggäste, auf die beschriebene Weise immer weiter eingeschränkt wird, führt zu existenziellen Unsicherheiten im „livelihood system of the taxi drivers“ (m/Wissenschaftler; ■ Interview 41). Daher der Wunsch: „We wish a change that administration would allow us to go inside the airport“ (m/Gruppe ‚Blue Taxi Drivers‘; ■ Interview 38).

Ähnlich sieht es aus bei der vor dem Inlandsterminal liegenden Außengastronomie. Auch ihre Umgebung wird zwar von den befragten Akteursgruppen als ein ‚sozialer Hub‘ wahrgenommen, an dem wichtige Informationen ausgetauscht werden und zwanglose Gespräche auch jenseits von Statusgrenzen stattfinden können. In den Worten eines der Shop-Keeper: „Everybody can come and enjoy bunna [amh.: Kaffee]. This is my work“ (■ Interview 40). Interessant ist aber, dass auch dieser Bereich in seiner Kernfunktion von den zentralen Flughafengebäuden ausgeschlossen ist. Doch womöglich wird er gerade in seiner räumlichen Lage außerhalb des Hochsicherheitsbereichs zum Treffpunkt unterschiedlichster mit dem Flughafen verbundener Akteure.

Hier trifft Reinigungspersonal auf Kabinenbesatzung; Familien, die einmal in ihrem Leben zum Flughafen anreisen, um ihre als Kindermädchen in Saudi-Arabien tätig gewesene Tochter abzuholen, stoßen auf täglich kommende, routinierte Mitarbeiter aus dem Flughafenmanagement. Mitunter mischen sich auch ausländische Touristen unter die Gäste – wenn auch seltener und wohl nur, bevor sie einen Inlandsflug antreten. Ebenso bunt zusammengewürfelt wie die Nutzerstruktur ist das Ambiente. Unterschiedliche Plastikstühle und -tische aus den angrenzenden Restaurants verleihen dem gesamten Umfeld einen provisorischen Charakter und eigenen Charme. Ob dieser mit den Expansionsplänen des Flughafens kompatibel ist, wird sich beweisen müssen.

Wieder ähnlich und doch ganz anders der Befund für die Ethiopian Aviation Academy. Obwohl eher am äußeren Rande des Flughafengeländes in Bole gelegen, stellt sie als Aus- und Weiterbildungszentrum das zentrale Fundament für die Entwicklung der nationalen Luftfahrt dar. Vor diesem Hintergrund ist es nur zu verständlich, dass sich die Mitarbeiter in der Flughafenlandschaft fest integriert sehen: „I am here“ (Abb. 142).

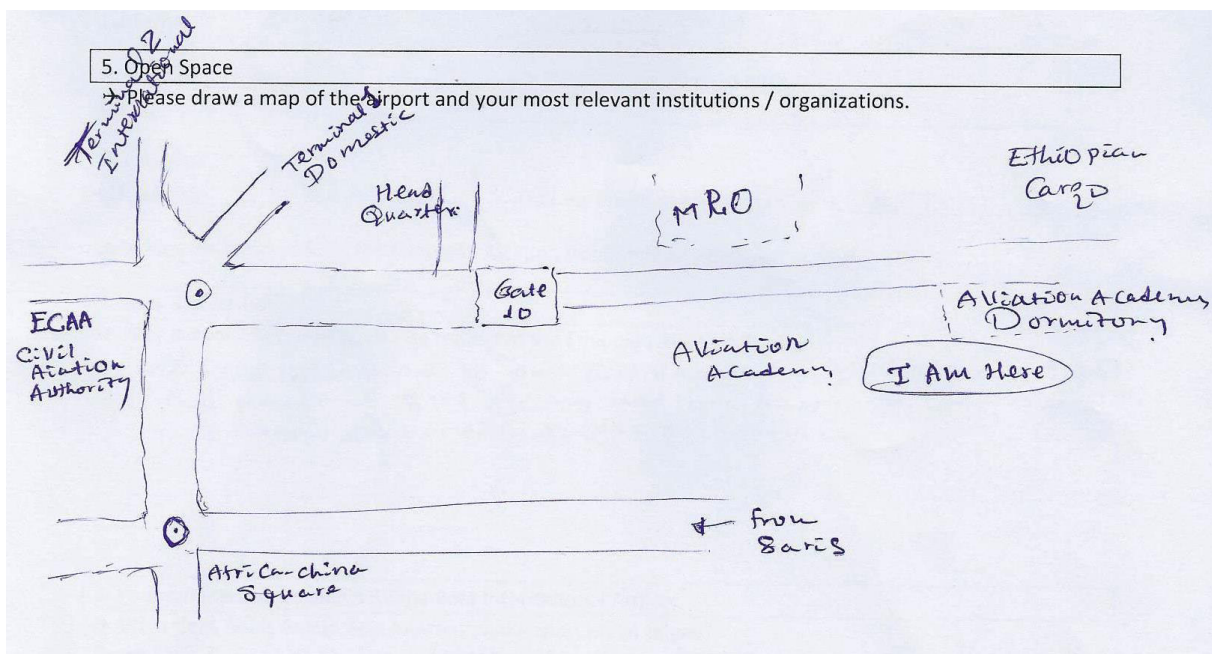


Abb. 142: Karte des Addis Ababa Airport (Survey ■ Frage 5/Teilnehmer 7)

Das Berufsbild der Luftfahrt genießt im Land einen hohen Stellenwert und enormes Prestige – nicht nur unter den Angestellten, sondern in der gesamten Bevölkerung. „The people consider it as a national pride because they love their flag“ (m/Journalist; ■ Interview 04). Die Fluglinie besitzt eine Strahlkraft nach außen, welche die zukünftigen Mitarbeiter selbst verkörpern möchten: „Ethiopian Airlines is one of an international company and it is Ambassador of our country Ethiopia it carries its flags and being an international man by working in International company is my lifetime hobby“ (Survey ■ Frage 2/Teilnehmer 1). Auch wenn die zentralen Gebäudekomplexe der „modest headquarters of Ethiopian Airlines“ (MILLS 2016) für den Betrachter von außen Bodenständigkeit und Bescheidenheit propagieren, steht eine Karriere am Bole Airport in der Wahrnehmung der Öffentlichkeit für Höhenflüge.

Die Internationalität der Luftfahrt im Allgemeinen und der Aviation Academy im Besonderen hat eine stark motivierende Wirkung auf die Teilnehmer. Als Angestellter bzw. Auszubildender fühlt man sich angebunden an Globalisierung und eine Welt des Fortschritts („it is modern and progressive“; ¶ 2/11). In ihr möchte man sich von lokaler Beschränktheit abheben („I want to be an international competent person rather than local competent“; ¶ 2/8). Der Flughafen scheint dabei zum besonderen Mittler der Skalen zwischen nah und fern zu werden: „Bole Airport is the central gateway which connects Addis Ababa with different part of the world. And also it is indigenous company for us“ (¶ 3/23). Diese räumliche Verschmelzung wird auch am Airport als einem Arbeitsplatz wahrgenommen: „It's an international area found in a local location. It's my place of work“ (¶ 3/16 Commercial and Ground Services Training).

In den Augen vieler Teilnehmer, mit denen an der Aviation Academy zusammengearbeitet werden konnte, liegt die Bedeutung des Flughafens zunächst in seiner Transportleistung, „as it is the transport organization connecting our country to the world. [...] So it means quite a lot“ (¶ 3/2). Dadurch gewinne der Airport eine Verbindungsfunktion: „It is bridge to see other countries“ (¶ 3/3). Darüber hinaus wird seine wirtschaftliche und gesellschaftliche Relevanz wahrgenommen: „The Airport means a hub, real gateway door for social and economical interaction. [...] Also a source of employment“ (¶ 3/6). Aus äthiopischer Sicht bringt der Flughafen nicht nur Menschen zusammen, sondern schafft, wie es eine Ausbilderin formuliert, Möglichkeiten des Austauschs und Wissenstransfers „giving us the chance to know about the cultures, way of life, technologies etc. of other people“ (¶ 3/2). Dann werde der Airport zu einem „instrument facilitating communication“ (¶ 3/6). Die Vermittlung all dieser Faktoren wird nicht nur als innere Stärke gesehen, sondern erscheint auch als Entwicklungsressource, um die eigene Leistung Äthiopiens nach außen hin sichtbar zu machen. „It is one of my countries resource which plays a very vital role in introducing Ethiopia to different countries all over the world for the sustainable development of Ethiopia“ (¶ 3/1). Dabei wird der Airport einerseits getreu der staatlichen Wachstumsagenda als „key factor for development“ (¶ 3/3) gesehen, andererseits auch aus einem persönlichen Blickwinkel als progressive Anschlussstelle wahrgenommen: „To me, it is the gateway to modernization and latest technology“ (¶ 3/11).

Für die einen stehen seine praktischen Abläufe als technische Transportinfrastruktur im Vordergrund: „It is a location where aircraft take-off and land and passengers process their travel“ (¶ 3/17). Je nach Teilnehmer wird auf dieser Ebene weiter differenziert nach „international and domestic, incoming and outgoing“ (¶ 3/18) bzw. „transit and originating passengers“ (¶ 3/12). Teilweise fällt die Bewertung jedoch auch deutlich nüchterner aus: „It is just an Airport for me“ (¶ 3/21). Und die Einflussnahme des Flughafens auf das eigene Leben wird eher als gering eingeschätzt („I didn't notice the influence of Bole Airport“; ¶ 3/23) bzw. auf selten nötige Reisetätigkeiten reduziert („It affects my life only when there is a need to travel from Addis to elsewhere or viceversa“; ¶ 3/9).

Für andere allerdings zählen die Privilegien, die der Flughafen seinen Angestellten eröffnet, wie Urlaubstage, jährliche Freiflugtickets und damit globale Bewegungsfreiheit. „It helps me and my family to travel in the world to places we want to go“ – so die Erfahrung einer Ausbilderin (¶ 3/2). Auf nationaler Ebene ermöglicht der Flughafen Familienbesuche quer durch das

Land; ein Teilnehmer aus der nordäthiopischen Region Tigray: „This airport is important for me because I can go to my family at the weekend time and my family can come for visit to Addis and to me”. Auch ‚Diaspora‘-Strukturen können mit regelmäßigen Reisebewegungen aufrechterhalten werden. „It also connects our family, who lives out of Ethiopia every year especially at holiday” (☞ 3/7). Derartige Bedeutungszuschreibungen lassen Rückschlüsse auch auf soziale Identifikationen zu: „For my use it is the source of my income. [...] It's my final destination and my workplace after I flew to different places” (☞ 3/22). Einige Teilnehmer gehen sogar noch weiter. Sie schreiben dem Flughafen eine Förderung von „respect, honesty and commitment“ zu (☞ 3/20) und sprechen von einem Gefühl des Stolzes – aus dem Bewusstsein eigener Zugehörigkeit („We are so proud to be part of it“; ☞ 3/13) und mit Verweis auf eine vorzeigbare Infrastruktur („It gives me pride to have such kind of Airport in my country“; ☞ 3/26). All dies mündet in der persönlichen Aussage eines Pilotenanwärters: „Generally I can tell that Bole Int'l airport is my home” (☞ 3/26).

Doch der Weg zu einer Luftfahrtkarriere ist mit vielen Grenzerfahrungen verbunden. Zunächst einmal scheint die Finanzierung der Ausbildung ein großes Hindernis darzustellen – Beträge zwischen 5.000 US\$ (Flight Attendant) und 68.000 US\$ (Pilotentraining) stehen im Raum (CNN 2016). Zwar wird die Bezahlung von ausgebildeten Arbeitnehmern in der Luftfahrt im Vergleich zu anderen Branchen in Äthiopien generell als gut angesehen. Ein Instrukteur bekundet: „I am highly paid here in Ethiopian Aviation Academy as compared to other companies in Ethiopia” (☞ 2/9). Dennoch beklagen sich Teilnehmer mit abgeschlossenem Ingenieursstudium über ihre mangelnde Bezahlung während der Ausbildung: „As a graduate I have to be payed some money [...], but at this time this is not being done” (☞ 4/1). Sie bemängeln die finanzielle Situation, in der sie sich als Auszubildende befinden: „the pocket money they give us is totally unfair” (☞ 4/7). Für viele Teilnehmer stellt dies ein erhebliches Problem dar (so ☞ 4/22, 4/26), das in einigen Fällen sogar zur „biggest challenge in the aviation academy” gezählt wird (☞ 4/5).

Ein weiterer Kritikpunkt ist die Frage der Gleichberechtigung. Zwar berücksichtigt Ethiopian Airlines nach eigener Auskunft das Thema „gender equality” in besonderem Maße und trägt dies auch öffentlichkeitswirksam nach außen – beispielsweise über „all-Female-operated Flights” (*Selamta* 2016a:8,18), bei denen sämtliche Positionen zur Abwicklung des Fluges an Bord (Pilot/ Co-Pilot, Flugbegleiter) und am Boden (Immigration, Zoll, Check-In, Techniker, Fluglotse, Gepäckabfertigung) von Frauen gestellt werden. Dennoch fühlen sich weibliche Teilnehmer in den Ausbildungsprogrammen weiterhin unterrepräsentiert und eingeschränkt. So gibt die Pilotin zu bedenken, die 2010 als erste Frau ihren Dienst im Cockpit von Ethiopian Airlines aufnahm: „Although one-third of our employees are women, the figure is smaller when it comes to positions such as pilots and technicians” (zit. nach *The Ethiopian Herald* 2017). Die Befragten sprechen in diesem Zusammenhang von vielfältigen „challenges of being a lady” (☞ 4/2). Kritiker gehen noch weiter und fragen: „How many females are there at the senior levels of the carrier, and what is its comprehensive plan to enhance inclusivity other than an annual all-female operated flight?” (ALEMU 2018)

Einer Diskriminierung anderer Art sehen sich äthiopische Teilnehmer auf weltweiter Bühne ausgesetzt. Im globalisierten Umfeld leiden sie sowohl während ihrer Ausbildung als auch im Rahmen ihrer praktischen Arbeit unter negativer Wahrnehmung von außen. So scheitert bei inter-

national angebotenen Trainingslehrgängen etwa im europäischen Ausland ihre Teilnahme häufig an besonders strengen Einreisebestimmungen und „visa refusal issues“ (☒ 4/3). Diese politischen Hürden und auch latent vorhandene Vorbehalte gegenüber Teilnehmern aus einem ‚Entwicklungsland‘ stehen in deutlichem Gegensatz zum anerkannten Renommee der äthiopischen Luftfahrt.

Auch innerhalb der Akademie und bei der Durchführung von Lehrveranstaltungen gibt es Defizite aus Sicht der Teilnehmer. Die inhaltliche Qualität der Trainingskurse leide vielfach unter der hohen Anzahl an Studenten. Deshalb die Empfehlung eines erfahrenen Fluglehrers: „We should think not only the students number, but also about the quality of the students. Because the Academy is a part & parcel of the very complex of A.A. Bole International Airport, and makes it to be the first in Africa“ (☒ 4/11). Diesem hohen Selbstanspruch aber, so die Meinung eines anderen Ausbilders, könne die tatsächliche Leistung des Programms nicht gerecht werden: „The professionalisation is somehow not to the standard I wanted“ (☒ 4/10). Trotz des Ausbaus der Akademie und der Eröffnung neuer Lehrräume und Trainings-Einrichtungen werden ihre Kapazitäten immer noch als begrenzt wahrgenommen. „The challenges here in the academy is that there is limited facilities“ (☒ 4/7). Auch scheinen sich innerhalb der Akademie die in Äthiopien stark ausgeprägten Machthierarchien und Abhängigkeitsverhältnisse wiederzufinden. Hier sind es in erster Linie Auszubildende, die generell „management problems“ identifizieren (☒ 4/21, 4/22, 4/26). Lang gedientes Kabinenpersonal prangert eher ein „lack of communication“ an (☒ 4/19). Auch überträgt sich offenbar die schwierige Lage der öffentlichen Meinungsfreiheit bis in den Flughafenbereich: „no one can talk freely to his/her own boss“. Die Möglichkeit, ebendiese Tatsachen anzusprechen, greift ein Teilnehmer dankbar und offen auf: „We thank for you give me this chance to put my point of view. I observe a lot of problems regardless of self confidence and related cases they depend on their boss rather than their job and themselves. This must be avoided in order to be highly competent organization“ (☒ 5/8). Umgekehrt stellt aus Perspektive der nationalen Luftfahrtindustrie die Abwanderung lokal geschulter, hochqualifizierter Arbeitskräfte ein Problem dar. Denn nach guter Ausbildung und Sammlung an Erfahrung versuchen viele Äthiopier, wie eine Unternehmerin bedauernd feststellt, ins Ausland zu besser bezahlenden Fluggesellschaften zu wechseln (■ Interview 11). Und diese Gefahr wird auch öffentlich beklagt: „Brain drain is a big problem. You know, Ethiopian pilots, Ethiopian technicians, Ethiopian marketing personnel are being pushed, recruited by Gulf carriers, you know. [...] So brain drain, it's not only the Gulf carriers. But, you know, Ethiopians are migrating [...] in large numbers“ (m/Journalist; ■ Interview 04). Die lokalen Verluste durch derartige Migrationsbewegungen können auch durch finanzielle Rücküberweisungen an Familienangehörige und Freunde nicht ausgeglichen werden (m/Aviation Academy Ausbilder; ■ Interview 16). All solche Hindernisse wirken erschwerend gegenüber nachhaltiger Partizipation am weltweiten Flugverkehr und der Angleichung an die globalen Standards.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Sichtweise je nach sozio-ökonomischem Status durchaus variiert und verschiedene Dimensionen der Wahrnehmung zwischen ‚innen‘ und ‚außen‘ bestehen. Insofern differiert der Flughafen für die betroffenen Akteursgruppen zwischen potenziell möglichem und tatsächlich zu erlebendem Raum. Strukturelle Vorgaben des Airports als Realraum mit seinen dominanten Machthierarchien stehen in spannungsreicher Wechsel-

wirkung mit sozialen Konstruktionen sowie individuellen- bzw. gruppenspezifischen Wahrnehmungen und alternativen Interpretationen.

### **7.5 Fazit: Zugehörigkeit und Randständigkeit**

Der Flughafen Addis Abeba erweist sich in unterschiedlichen Geltungsbereichen und entlang vielfältiger Wirkungspfade als Schnittstelle der Beziehungen zwischen Weltgesellschaft, Nationalstaat und Lokalbevölkerung. Seine Governance-Struktur folgt einer Kombination aus international standardisierten Abläufen und Regularien, nationaler Politik und Gesetzgebung sowie lokalen Management-Praktiken. Dabei sind über den Airport sowohl neue Verbindungen entstanden als auch Begrenzungen sichtbar geworden.

Bole Airport besitzt nicht den Konnektivitätsgrad anderer globaler Hubs wie z.B. in den Golfstaaten, sorgt aber dank seiner geographischen Position für eine wachsende Vernetzung neuer, südlicherer Handelsrouten und für die Anbindung Afrikas an den asiatischen Markt. Aufgrund der wirtschaftlichen Wachstumsstärke und großen Präsenz des Staates verspricht man sich, auf globaler Bühne endlich als gleichwertiger Akteur wahrgenommen zu werden. „When you are capable of buying twenty to thirty Boeing or Airbus aircraft, just at once, you are a potential market. You are a good partner. You are an equal partner. Not unequal partner. [...] If you are equal partner with your trading partners than it has advantage. You are important. When you are important you will be respected, even in the global area. So our hope is simply this aviation industry“ (m/Wirtschaftsverband; ■ Interview 21). Damit erhöht sich die Integration an weltweite Wirtschaftskreisläufe. Aber es wächst zugleich die Abhängigkeit von anderen Akteuren, wie das chinesische Engagement zeigt. Das bedeutet neue Teilhabe aber auch das Risiko von neu entstehendem Ausschluss. Genereller gedeutet: „Vielleicht ist einer der wichtigen Aspekte der Globalisierung [...], die wir in der Gegenwart beobachten, daß Funktionssysteme Wachstumschancen jetzt über globale Inklusionen realisieren und daß gerade deshalb in den Regionen der Welt neue Exklusionen entstehen“ (STICHWEH 2005:73).

Als kontinentales Drehkreuz schafft der Flughafen in Addis eine innerafrikanische Erreichbarkeit. Er allein kann aber nicht die fragmentierte Luftfahrtlandschaft in Afrika einen. Trotz integrativer Ansätze und Multi-Hub-Strategien bleibt eine Nicht-Einbindung weiter Teile Afrikas bestehen. Die in der Luftfahrt proklamierte Führungsrolle Äthiopiens betont die Zugehörigkeit zum afrikanischen Kontinent, schränkt jedoch gleichzeitig andere Staaten und deren Airlines ein. Die nationale Fluggesellschaft entwickelt eine Infrastruktur, die im afrikanischen Kontext ihresgleichen sucht. Weltweit jedoch sind (noch) nicht alle ihre Standards in vollem Maße wettbewerbsfähig, wie ein nationaler Berater zu bedenken gibt: „On the global scale Ethiopian Airlines service is not as sophisticated as the name indicates. ET has to compare itself with well-established Airlines“ (■ Interview 10).

Der äthiopische Staat diktiert auch national einen Kurs, der ihn als ‚developmental state‘ konsequent in Richtung Wirtschaftswachstum vorantreibt. Diese Marschroute ist eng verwoben mit dem Lufttransport als Antriebskraft, der Flughafen gilt als Machtsymbol und die Airline als Zeichen für Prestige und Fortschritt. Doch diese Linie schließt große Teile der Bevölkerung aus, die einen anderen Zukunftsweg für ihr Land fordern und sich in den staatlich kontrollierten

Instrumenten nicht oder kaum wiederfinden. In ihren Augen gilt: „The government is not listening the people’s questions. [...] They only take their advantage“ (m/Taxifahrer; ■ Interview 35).

Die Kapitale Addis Abeba steht als dynamische und prosperierende Metropole für Modernisierung und Aufschwung. Über die lokale Konzentration politischer Einrichtungen, wirtschaftlicher Aktivitäten und unterschiedlicher Verkehrswege erhöht sich fortschreitend die Frequenz der Bewegungen. Dies geschieht allerdings häufig ohne Rücksicht auf die Gesellschaft. Ihre Realität ist mehr und mehr gekennzeichnet durch höchst widersprüchliche und differenziert zugängliche Zwischenräume. Darin liegt ein zentrales Ergebnis dieser Arbeit. Zwischen objektiver Entgrenzung und subjektiv erfahrbarer Begrenztheit hat sich in Addis Abeba ein Spannungsfeld vor allem in Bezug auf den gelebten und erlebten Raum untersuchen und darstellen lassen.



**Abb. 143: Addis Ababa Bole International Airport (Foto FG, 21.8.2015)**

partizipieren, es kommt – so hat sich gezeigt – zu einem Nebeneinander von Prozessen der Einbindung und des Ausschlusses. Insofern müssen einige Hub-Funktionen des Flughafens immer wieder neu zugeschrieben und verteilt werden. „The airport is a place where everything seems separated – but really it is connected“ (FULLER/HARLEY 2004:108). Diese Gleichzeitigkeit von Trennung und Verbindung legt es nahe, die Betrachtungsperspektive auch auf die zeitliche Dimension zu erweitern.

Allen Ebenen gemein ist eine Ambivalenz zwischen propagierter Öffnung der Horizonte und tatsächlich gefühlten Beschränkungen am Boden. „Globalization lands on the runways of the international airport hubs – but it also takes off from them“ (KESSELRING 2009:41). Ein solches Spannungsfeld hat sich über die gewählte Forschungsperspektive kritisch-realistisch interpretieren lassen. Dabei ist die Rolle des Flughafens als Hub im Raum einerseits fest vorgegeben, klar definiert und auf verschiedenen Skalen ablesbar: Er ist wesentlicher Motor für Wachstums- und Globalisierungsprozesse. Andererseits aber entfaltet sich seine Wirksamkeit skalenübergreifend differenziert, sie wird akteurspezifisch ausgehandelt und unterschiedlich wahrgenommen. Nur bestimmte Gebiete oder Teile der Bevölkerung können



## 8. Addis Ababa Airport als Hub in der Zeit – Beschleunigung mit Einschränkungen

The fact is, Africa is moving forward. It is the continent of tomorrow (IATA 2018a)

Der Flughafen Addis Abeba ist nicht nur ein Kollisionspunkt verschiedener räumlicher Reichweiten. Er ist auch ein Ort der Synchronisation, an dem variierende Geschwindigkeiten und Zeitregime zusammenkommen. Häufig wird die Frage nach der Zeit und ihrer gesellschaftlichen Wirksamkeit („temporalization“, KELLERMAN 1989:33) dazu instrumentalisiert, unterschiedliche Stände von Entwicklung bzw. Unterentwicklung nebeneinanderzustellen. Im Vergleich zwischen ‚vorher‘ und ‚nachher‘ lassen sich Entwicklungsfortschritte bzw. -rückschritte scheinbar einfach nachzeichnen und dokumentieren. Die Ergebnisse werden dann vielfach binär zwischen rekonstruierbarer Vergangenheit und empirischer Gegenwart getrennt. Doch zeitliche Verläufe lassen sich weder als „linear development from the here and now“ noch als „cyclical return“ vereinfacht verstehen (ANDERSON/ADEY 2012:1529). Sie sind (ebenso wie räumliche Relationen) nur unter mehrdimensionalen Kategorien und einem ständigen Austausch zwischen unterschiedlichen Zeitskalen zu begreifen. Deren Auffächerung in die Fülle an qualitativ verschiedenartigen Erscheinungsformen von Zeitlichkeit (vgl. NOWOTNY 2011:446) verspricht Erkenntnisgewinn. Der Airport als Hub in der Zeit beschreibt unterschiedliche Qualitäten der Bewegung: Er transportiert Prozesse der Beschleunigung und Dynamik, generiert aber auch Phänomene von Verlangsamung und Stillstand. Er sorgt für sozialen und kulturellen Wandel zwischen Kontinuität und Neuausrichtung. An ihm kommt es zu einer Überlagerung von multiplen zeitlichen Mustern, unterschiedlichen Abfolgen und variierendem Tempo.

„Where is time in an airport?“ (PETERS 2009:159) Die nachfolgenden Unterkapitel betrachten Strukturen und Abläufe zwischen Persistenz, Rhythmen, Geschwindigkeit und Antizipation. Auf jeder Ebene werden Ambivalenzen deutlich, die den Flughafen als Motor für Beschleunigungsprozesse identifizieren, aber auch als Auslöser stagnierender Momente. Damit treten neben die bereits nachgewiesenen räumlichen Muster von Konnektivität und Begrenzung auch zeitliche Effekte des Flughafens zutage. Er besitzt Schubkraft, mit der aber Bremswirkungen verbunden sein können. „Von verlorener bis geschenkter Zeit“ (ROGGENDORF/WIEGANDT 2018) – das Bild des Hub, als eines sich drehenden Rades, wird als Untersuchungsmodell (vgl. Kap. 4.3, Abb. 35) auch für diese Dimensionen hilfreich sein.

### 8.1 Hub aus Persistenz: Geschichte und Pioniere

Selbst für einen so dynamischen und hochtechnisierten Untersuchungsgegenstand wie den Flughafen spielt Geschichte eine wesentliche Rolle in heutigen Abläufen. Gerne wird in Äthiopien die nationale Luftfahrt als Wegbegleiter gesehen für den Umbruch von einem zerklüfteten Land an der Peripherie hin zu einem geordneten Standort zentraler Vernetzungen. „This is one of the most dramatic and enthralling stories in African aviation history – a story that began when a fleet of DC-3s flew to rugged Ethiopia in 1946 and began trailblazing new routes throughout the country and continent, landing on muddy strips carved out of the bush or beside precipitous mountain ravines; creating, and giving vigour and strength to, the legend that was to become Ethiopian

Airlines” (ETHIOPIAN AIRLINES 1988:Klappentext). Das Land gilt als Pionier der afrikanischen Luftfahrt, nicht zuletzt dank der Person von Haile Selassie I., dem letzten Kaiser von Abessinien (1930-1936, 1941-1974). Die lange Aviation-Tradition dort ist eine wesentliche Voraussetzung für heutige Funktionsweisen des Flughafens in Addis Abeba. Auch wenn immer wieder zu hören ist, „Ethiopians are natural born flyers“ (m/Unternehmer; ■ Interview 37), beruht die Bedeutung des Airports auf einer spezifischen Geschichte. Dazu gehören visionäre Strategien, auf deren Basis aktuelle, beschleunigende Antriebsmechanismen wirken, aber auch wechselvolle Umbrüche von der Vergangenheit bis heute. Bei Ethiopian Airlines ist man sich dieser zeitlichen Verknüpfung sehr bewusst, „as the airline sits at a junction between past and present“ (GEBRE-MARIAM 2016b:11).

### 8.1.1 Tradition als Motor: ‚First Mover Advantage‘

Der Beginn der äthiopischen Luftfahrt und das Fundament für heutige Entwicklungen liegen weit in der Vergangenheit. 1929 landete das erste Flugzeug auf äthiopischem Boden, eine zweimotorige Potez 25 aus Djibouti – damals unter französischer Kolonialherrschaft (ECAA 2009:29). Das Interesse an Flugzeugen war zunächst in militärischen Verteidigungsabsichten begründet. „The Ethiopian Government, reacting to Italian Fascist plans of conquest, decided, however, in 1929 to purchase a limited amount of aircraft” (PANKHURST 2012). Für den erfolgreichen Aufbau einer nationalen Luftfahrtindustrie gelten bis heute das persönliche Engagement und die politische Stärke des Kaisers Haile Selassie als wesentliche Motoren. Der Führungskurs des „father of aviation“ (m/Luftfahrtbehörde; ■ Interview 15) legte den Schwerpunkt von Anfang an auf eine Modernisierung des äthiopischen Staates – nicht zuletzt mit der Einführung neuer Fortbewegungsmittel. „He brought into Ethiopia an airplane, cars and motor cycles. [...] These accomplishments [...] were quite revolutionary then“ (EMPEROR HAILE SELASSIE MEMORIAL FOUNDATION 2000:40).

Frei nach dem Motto „planning and growth“ (ebd.:55) waren bereits in der Gründungsgeschichte der Fluglinie in den 1940er Jahren visionäre Momente vorherrschend. Sie sollten das Bild Äthiopiens entscheidend verändern: „It was His Imperial Majesty’s statemanship and foresight – as well as His vision [...]. A vision of an ancient and proud people being brought out of centuries of isolation and into contact with the world” (ETHIOPIAN AIRLINES 1961). Diesem weitblickenden Anspruch ist es letzten Endes zu verdanken, dass 1946 die Airline zu ihrem ersten kommerziellen Linienflug starten konnte, der von Addis Abeba über Asmara nach Kairo führte. Auch aus heutiger Sicht ist man sich über die wegbereitende Rolle des Kaisers im nationalen Luftfahrtkontext einig: „He is the one who established most of the organizations in Ethiopia” (m/Journalist; ■ Interview 04). Und dazu zählt nicht nur die nationale Fluglinie, sondern auch die zivile Luftfahrtbehörde (ECAA), als wichtiger Akteur für Organisation und Aufbau der Luftfahrt „by building international airports, procuring the necessary equipment, establishing air control stations, etc.” (EMPEROR HAILE SELASSIE MEMORIAL FOUNDATION 2000:52).

Derartige Visionen motivieren die Entwicklung der äthiopischen Luftfahrt seit jeher. Der Anspruch eines „first mover advantage“ (BRIGHT/HABTE 2015:16) zieht sich als persistentes Muster durch die gesamte Geschichte. Er gilt heute als einer der wesentlichen Erfolgsfaktoren von Ethiopian Airlines. Pionierarbeit zu leisten, die ersten zu sein, Standards zu setzen, neue Verbin-

dungen anzubieten, die es bislang noch nicht gab, Märkte zu erschließen, die noch keiner bedient – dieser Maxime ist die äthiopische Fluggesellschaft treu geblieben. Sie galt schon zu Kolonialzeiten im Aufbau des Flugverkehrs auf dem afrikanischen Kontinent beispielhaft als ‚exotische‘ Alternative zu den Europäern. „For many years European airlines have penetrated African territory, tying colonial areas with the national capitals of the home country. But more recently local airlines have supplemented these intercontinental trunk line services. The case of Ethiopian Air Lines will serve to illustrate this type of development” (PEARCY 1949:109). Diese Tradition setzte sich später in neuen Kontexten mit veränderter Reichweite fort. Nach der Aufnahme von Flügen als erster afrikanischer Carrier nach China im Jahre 1973 konnte man diese Position im Zusammenhang mit den zunehmenden wirtschaftlichen Verflechtungen bis in jüngste Zeit so stark ausbauen, dass Ethiopian heute die führende Rolle im Flugverkehr zwischen China und Afrika innehält (vgl. Kap. 7.1.3).

Starke Führung und regional wachsendes Renommee stecken hinter dem Antrieb, „an Airline of firsts” zu sein (*Selamta* 2016b:63). Dem wird man immer wieder auch mit dem Einsatz modernster Technologien und neuer Flugzeuge gerecht. „Ethiopian Airlines is always at the forefront [...] from Africa’s first jet aircraft in 1962 on through to the first B787 Dreamliners [...] in 2012” (GEBREMARIAM 2016a:49). Mittlerweile hat die Airline 16 Flugzeuge des Typs Boeing 787-8 im Einsatz. Mit dem Betrieb dieses Dreamliners, eines Flugzeugs mit einer Struktur aus leichteren Kohlefaserverbundwerkstoffen, größeren Fenstern und angenehmeren Raumeigenschaften für die Passagiere, wurde in der afrikanischen Luftfahrt eine neue Ära eingeleitet. Im Juni 2016 übernahm man am Addis Airport erneut die afrikanische Pionierrolle – dieses Mal durch den Einsatz des neuen Airbus A 350-900, der das Konkurrenzmodell von Boeing an Größe und Reichweite übertrifft. Wieder waren Materialien, Technologie und Effizienz ausschlaggebende Kriterien für den Kauf der neuen Maschinen. „The A 350 [...] features the latest in aerodynamic design, with carbon-fiber fuselage and wings, plus new fuel-efficient Rolls Royce Trent XWB engines. Together, these technologies create an unrivaled level of operational efficiency, with a 25 percent reduction in fuel burn and CO<sub>2</sub> emissions, as well as significantly lower maintenance costs” (*Selamta* 2016b:10). Von Anfang an wurden bereits 14 Bestellungen dieses Flugzeugtyps getätigt, vor allem für den Einsatz auf aufkommensstarken Langstrecken. Doch schon vorher demonstrierte man das neue Flugzeug als ersten Airbus in der Geschichte der Fluglinie feierlich und selbstbewusst an strategisch wichtigen Zielen auf dem afrikanischen Kontinent – was in den jeweiligen Ländern große Aufmerksamkeit fand wie z.B. in Lagos/Nigeria (ALIYU 2016), Kampala/Uganda (TENTENA 2016) oder Kigali/Ruanda (*Travel News Rwanda* 2016). Mit weiteren Nachbestellungen neuer Airbus 350- und Boeing 787-Maschinen bleibt man auf diesem Kurs und richtet auch entsprechende Trainingskapazitäten und Simulatoren am Ausbildungszentrum in Addis ein. 2018 befindet sich der Bole Airport unter den zehn größten Flughäfen weltweit, was die Airbus A350-Kapazität angeht (CASEY 2018a).



Abb. 144: 70 Jahre Ethiopian Airlines (*Selamta 2016b:1*)

Zur Feier ihres 70-jährigen Bestehens im Jahre 2016 (Abb. 144) schmückte sich die Airline mit einem Slogan, der die Verknüpfung von Raumexpansion und Zeittradition als Leitbild deutlich macht: „After 70 years, we’re circling the globe more than ever“ (*Selamta 2016b:1*). Das heißt aber: Tradition ist in diesem Bereich nicht als rückständig oder rückgewandt zu bewerten, sondern sie steht für Reife und Erfahrung und bietet als Motor für Fortschritt kontinuierlich Aussicht auf Neues. Ähnlich der Anspruch bei der Fluggesellschaft selbst: „Of course, Ethiopian continues to age beautifully“ (*GEBREMARIAM 2016a:48*).

Die Rückbesinnung auf erlangte Meilensteine ist bei erfolgreichen und großen Fluggesellschaften im Übrigen nicht unbekannt. Nostalgisch anmutende Reklamen und Werbeauftritte werden verstärkt als Qualitätsmerkmale wiederentdeckt (vgl. HÜHNE 2015), sogar neu gelieferte Flugzeuge erhalten Sonderbemalungen im Retro-Stil und tragen alte ‚Corporate Identities‘ als stolze Markenzeichen durch die Welt. Zahlreiche Publikationen von Ethiopian Airlines ziehen denn auch anlässlich des Jubiläums bebilderte Vergleiche zwischen heutigen Innovationen und damaligen Errungenschaften anhand von Personen, Zeitzeugen und Dokumenten. In der PR-Abteilung ist man sich sicher: „Throughout all times ET plays an ambassador role, it carries the Ethiopian flag all over the world“ (■ Interview 06). Tradition und Nostalgie werden bewusst und bedacht als Mittel eingesetzt, um die aktuelle Erfolgsgeschichte der Luftfahrt zu unterstreichen.

### 8.1.2 Wiederholte Umbrüche

Der Rückblick in die Luftfahrtgeschichte Äthiopiens zeigt, dass politische Führungstradition und der Aufbau der staatlichen Fluglinie seit jeher eng miteinander verbunden gewesen sind. „A national airline was one of the three visible symbols that encapsulated sovereignty and self-determination: along with a national flag and national anthem“ (*MUNGAI 2015a*). Doch der Aufstieg zum Zentrum der afrikanischen Luftfahrt verlief nicht reibungslos. Wiederholt ist der traditionsreiche Flugverkehr in Äthiopien während seiner Geschichte in Turbulenzen geraten. Seine Entwicklung ist stets durch wechselnde Umbrüche in Natur und Gesellschaft geprägt gewesen. Dazu gehört, dass sämtliche Fähigkeiten im Bereich Aviation immer wieder von Grund auf neu aufgebaut werden mussten. Die Beziehungen zu afrikanischen Ländern, die sich vom Kolonialismus befreit hatten, waren neu auszutarieren. Wiederholt belastete außerdem eine Kombination aus Dürreperioden, Regimewechseln und politischen Konflikten das Land. Von diesen negativen Einflussfaktoren blieb auch der Aufbau der erfolgreichen Fluggesellschaft nicht unberührt.

Die geographische Lage Äthiopiens besitzt Potenzial als Drehkreuz in Ostafrika. Doch ist die Einbettung am Horn von Afrika geopolitisch nicht unkompliziert. Daher bleiben einige Luftfahrtexperten immer noch skeptisch, was einen langfristig erfolgreichen und stabil wachsenden Flugbetrieb anbelangt in einem Land „surrounded by unfriendly neighbours like Eritrea and Somalia“ (*The Economist* 2012a). Sich verändernde klimatische Bedingungen wie die Zunahme von Extremereignissen wie zuletzt durch die Auswirkungen von El Niño 2015/2016 trafen die Region hart. Immer noch mehr als zwei Drittel der Bevölkerung sind in der Landwirtschaft tätig (GIZ 2017) und daher nicht nur von stabilen politischen, sondern besonders von stabilen klimatischen Bedingungen und regelmäßigen Niederschlägen abhängig. Diese Verwundbarkeit betrifft die Ernährungssicherung, wirkt sich aber auch auf die gesamte Wirtschaft und Politik des Landes aus.

Der Flugbetrieb in Äthiopien erfuhr bereits in seinen Anfängen deutliche Einschränkungen durch die italienische Besetzung Mitte der 1930er Jahre. Aber auch während späterer Umbrüche, wie unter der sozialistischen Militärherrschaft der Derg (von 1974-1987), waren die Bedingungen für die nationale Luftfahrt alles andere als günstig. „*Ethiopian* traversed through the trying times during the socialist regime when the nation was languishing in a protracted civil war, famine and a closed economy, which was a very hostile environment for an airline to operate” (BEKELE 2016d). Vetternwirtschaft unter dem diktatorischen Regime von Mengistu Haile Mariam bedrohte die Profitabilität und Effizienz, Reisetätigkeit und Tourismus kamen zwischenzeitlich beinahe zum Erliegen (vgl. dazu ZINK 2014:30f.). Nicht nur die staatliche Fluglinie war betroffen. Auch der Charterflugbetrieb und die private Luftfahrt, die während des vorangegangenen imperialen Zeitalters hatten aufblühen können, wurden im Zuge der sozialistischen Revolution gestoppt. „In the wake of the 1974 socialist revolution the private airlines and private planes were confiscated by the Derg that heralded the demise of general aviation in Ethiopia” (BEKELE 2016e).

Die Folgen dieser Zeiten unter „stormy skies“ (ETHIOPIAN AIRLINES 1988:139) sind bis heute zu spüren. Doch nach dem Fall des Derg-Regimes und Schritten zu einer wirtschaftlichen Öffnung des Landes unter der Führung der EPRDF (Ethiopian Peoples’ Revolutionary Democratic Front) konnte sich das Klima für den staatlichen Flugbetrieb spürbar verbessern. Im Kontrast zu seinen militärisch orientierten Ursprüngen sieht die nationale Civil Aviation Authority den Luftverkehr in Äthiopien nunmehr als Garanten für mehr zivile Bewegungsfreiheit und für ökonomische Expansion. „Aviation means not fighting with guns, no war. It is providing peace, air transport and socio economic development [...] not only for Ethiopia, also for our African brothers and sisters” (■ Interview 15).

Ähnlich stellt sich die Geschichte der Airline aus der Sicht des heutigen CEO dar (vgl. BEKELE 2016a). Für ihn sind die ersten 60 Jahre (1946-2006), vereinfacht gesagt, gekennzeichnet als solide Aufbauphase, die wiederholt von politischen Umbrüchen gestört worden sei. Trotz einer traumatischen Vergangenheit aus „communism, civil war and famine” (DAVIES 2016) habe der Luftverkehr stabil wachsen können, wenn auch auf Basis geringer Raten: „The Airline was inward looking and having to create a platform for growth” (BEKELE 2016a:24). In der sich anschließenden Dekade jedoch habe sich die Schubkraft signifikant erhöht (vgl. dazu noch einmal Abb. 82, Kap. 6.4.2). Ein solcher „strategic turnaround” (MILLS 2016) konnte nicht zuletzt dank des staatlich geförderten Ausbaus der Luftfahrt durch den ‚Developmental State‘ Äthiopiens erfolgen. Klar

definierte Visionen und eine konsequente Führung haben der Fluglinie tatsächlich zu Rekord-Profitabilitäten verholfen – bemerkenswert angesichts weltweiter Schwierigkeiten in der Luftfahrtbranche. Mitverantwortlich dafür ist, zumindest aus Sicht der Wirtschaftsmagazine, der gegenwärtige Mann an der Spitze der Airline: „Ato Tewolde [...] hat sich nie von den widrigen Umständen beirren lassen, die das Land immer wieder neu prägen. [...] Hart im Verfolgen der Unternehmensziele, smart in der Art und Weise, wie er es tut“ (WEDEKIND/SPAETH 2018:22). Allerdings wird sich auch ein solcher Führungskurs mit jüngsten politischen Unruhen und Spaltungen innerhalb des Landes auseinandersetzen haben: „Regional instability may hurt sales. [...] If the country now nosedives, its national airline will take a hit too“ (*The Economist* 2016b).

Sogar die Geschichte des Flughafens in Addis Abeba selbst ist wechselvoll. 1929 wird eine damalige Freifläche nördlich des Stadtzentrums in Jan Meda zum „first official landing ground for the city“ erklärt (ETHIOPIAN AIRLINES 1988:19). Diese Gegend unweit des Palastes von Kaiser Haile Selassie dient heute als Campus der Addis Ababa University. Ab 1940 wird der bereits wachsende Flugverkehr in Lideta südwestlich des Stadtzentrums angesiedelt. Dort hatten die Italiener einen Flughafen als militärischen Stützpunkt für ihre Besatzung errichtet und ihn nach ihrem Armee-Piloten „Ivo Olivetti“ benannt (ETHIOPIAN AIRLINES 1988:31,76,94) – heute beheimatet dieses Gebiet, in der Stadt noch als ‚Old Airport‘ bekannt, den Addis Ababa Golf Club. Ungeachtet einer 1200m langen asphaltierten Runway konnte die Infrastruktur auch dort der zunehmenden Anzahl an Flügen nicht lange standhalten. Wieder musste man sich nach einer anderen Stelle zur Expansion umsehen. Im von der kaiserlichen Regierung erarbeiteten „Airport Development Programme“ heißt es Ende der 1950er Jahre dazu: „Some of the major contributing factors in the decision to launching such a relatively important development project were: a) an increase in the air travel market, b) the introduction of the third generation, commercial jet aircraft, and c) Addis Ababa having assumed as an important center in international activities“ (NATIONAL ARCHIVE 1958:2).

Fündig wurde man am damaligen südlichen Stadtrand in Bole. Hier eröffnete 1962 ein internationaler Flughafen mit deutlich größeren Kapazitäten und einer längeren, auch für Jet-Flugzeuge tauglichen Landebahn. Bei der Einweihung pries Kaiser Haile Selassie die Leistung, die der neue Standort versprach: „Owing so much to air transport, and expecting such significant rewards from its further expansion, it is only fitting that Our nation should possess the most modern air facilities“ (zit. NYAHBINGHI o.J.). Das Flugaufkommen stieg weiter und die Anforderungen an die Infrastruktur erhöhten sich bald; schnell machten sich Mängel und Grenzen auch des bislang größten Flughafens Äthiopiens bemerkbar. Bereits 1981 empfiehlt eine Studie – unter der Leitung einer zum Flughafen Frankfurt gehörenden Beratungsfirma – ein Maßnahmenbündel für „periodical maintenance and strengthening the existing runway“. Vorgeschlagen werden Ausbaupläne bis hin zur Option der „construction of a new International Airport“ (KOCKS CONSULT GMBH 1981:2). In der Folge sind Teile davon realisiert worden, wie z.B. ein neues Terminal und eine Verbesserung der Rollweg- und Vorfeldkapazitäten. Auch gegenwärtig werden Expansionspläne als Erweiterung des Bole Airports umgesetzt (Kap. 8.4.1). Darüber hinaus wird der Bau eines neuen Mega-Hub jenseits der Stadtgrenze in den weiter südlich gelegenen Lowlands diskutiert (Kap. 8.4.2).

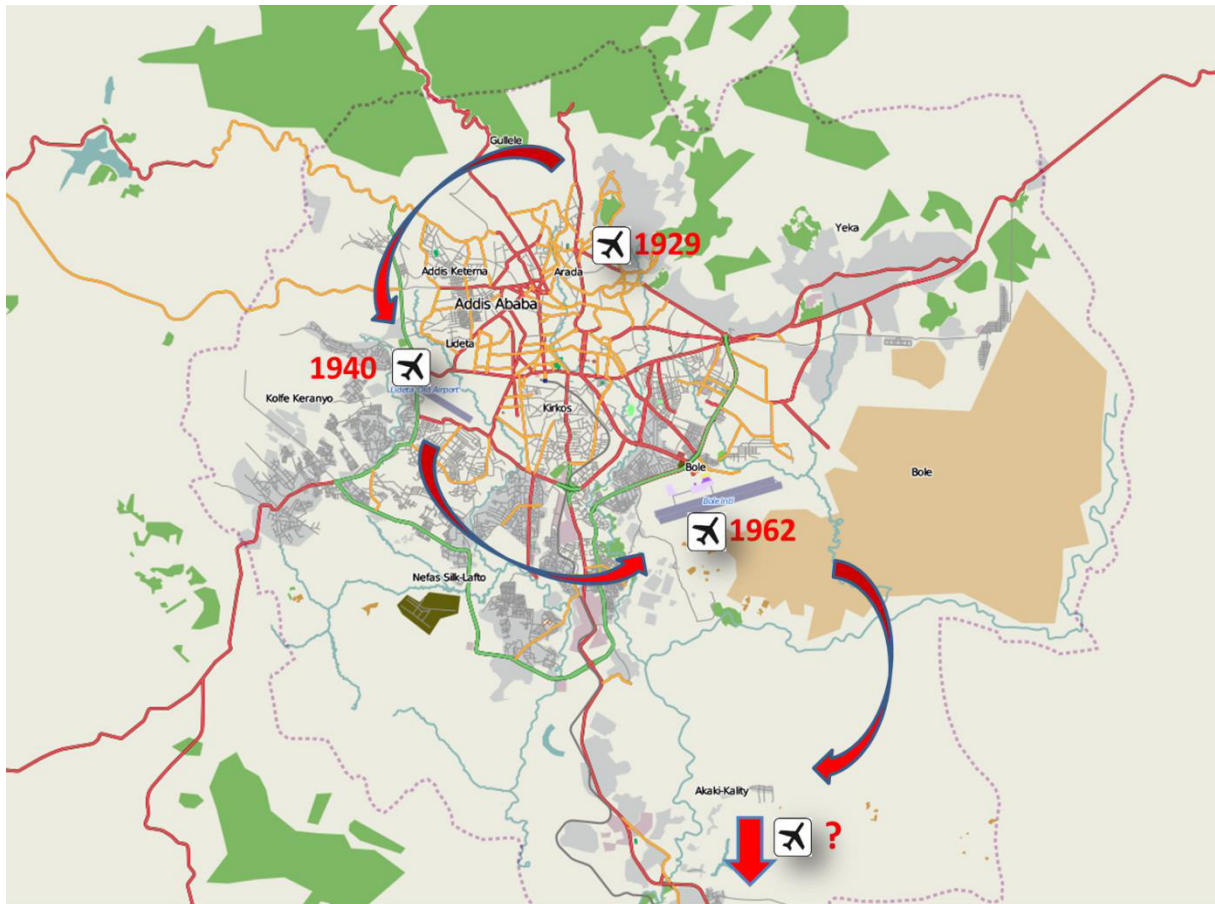


Abb. 145: Time Line Map der Flughafenstandorte Addis Abeba (Eigene Darstellung, Kartengrundlage VIDIANI 2011)

Dieser historische Wandel der Flughafenstandorte (Abb. 145; vgl. Kap. 6.4.2) passt zur heutigen Wahrnehmung von Addis Abeba, der ‚Neuen Blume‘. Aktuell verwandeln Baugerüste, Kräne, Bagger und Schuttberge weite Teile der Stadt in eine riesige Baustelle. Neue Hochhäuser und Appartementkomplexe, der radikale Abbruch alter Straßenzüge oder ganzer Stadtviertel und die moderne Urban Lightrailway auf Stelzen machen aus der Stadt eine „new New Flower“. Doch in ihrer Geschichte befand sich die Stadt als moderne Kapitale immer schon in einem stetigen Prozess des Wandels und hat wiederholt zahlreiche Umbrüche erfahren. „The current urban transformation is not as novel as is often perceived. In Addis Ababa's 130 years of existence, the capital city has certainly known other periods of intense construction and urban change, even if not on exactly the same scale. In fact, beneath the façade of today's development lie many prominent 1960s-era buildings, which together tell a tale of the capital's modern ascendance” (MAGADA 2016:42). In der Stadt wie am Flughafen stehen aktuelle Dynamiken immer im Zusammenhang mit zurückliegenden Umwälzungen und Verschiebungen.

### 8.1.3 Investition in Zeit: Qualifizierung und Identität

„Ethiopia is a fascinating country. It is also a country of paradoxes“. Schon zu Zeiten Haile Selassie I. war aus westlicher Sicht gefragt worden, ob „the very traditions that are now holding the country back will in the end [...] ensure a reasonably smooth succession” (LASCELLES 1972). Ersichtlich geworden ist: Der Addis Ababa Airport funktioniert als Hub aus Persistenz; er hat sich

aber andererseits unaufhörlich Veränderungsnotwendigkeiten stellen müssen. Dabei greift er die gewachsenen Strukturen einer traditionsreichen Vergangenheit auf und unternimmt zugleich Investitionen in seine Zukunft. Eine derartige Strategie verfolgen die Luftfahrt-Verantwortlichen in Äthiopien konsequent auf allen Ebenen. Als Erfolgsfaktor wird immer wieder ein Führungsstil mit Weitblick genannt. „You need a strategy. It’s always about setting plans for different time scales: 15 years, 5 year, 1 year, 3 monthes. [...] Decisions are made by Aviation experts”. Dies scheint besonders wichtig im Hinblick auf eine wachsende Mitarbeiterschaft. Deren Qualifizierung bei Wahrung der eigenen Voraussetzungen soll sie langfristig an den Hub in Addis binden. „We have a wise management. They want to motivate dedicated skilled workforce, because employee’s identification matters a lot. It’s in their mind, in their heart, aviation is their life” (m/Airline PR; ■ Interview 05).

Die historisch gewachsene Bedeutung des äthiopischen Flugbetriebs für den afrikanischen Kontinent ist groß. Nelson Mandela schildert in seinem Buch „Der lange Weg zur Freiheit“, wie erstaunt und bewegt er gewesen sei, in den 1960er Jahren zum ersten Mal in seinem Leben einen dunkelhäutigen Piloten zu sehen – einen Äthiopier im Cockpit der Ethiopian Airlines. „Wir hatten einen kurzen Zwischenstopp in Khartum, wo wir eine Maschine der Ethiopian Airways [sic] nahmen. Hier machte ich eine sehr merkwürdige Erfahrung. Als ich in das Flugzeug stieg, sah ich, daß der Pilot schwarz war. Ich hatte noch nie einen schwarzen Piloten gesehen, und in diesem Augenblick mußte ich ein Gefühl der Panik unterdrücken. Wie konnte ein Schwarzer ein Flugzeug fliegen? Doch einen Augenblick später hatte ich mich wieder gefangen: Ich war in das Denkmuster der Apartheid gefallen, nach dem Afrikaner minderwertig waren und nur Weiße fliegen konnten. [...] Sobald wir uns in der Luft befanden, verlor sich meine Nervosität [...]. Äthiopien hatte in meiner Phantasie immer einen besonderen Platz eingenommen” (MANDELA 1994:370f.). Doch waren die ersten äthiopischen Piloten auch mit andersartigen Reaktionen konfrontiert: „There were cases of passengers who cancelled flights they had booked if they came to know there was a black crew member in the cockpit” (ETHIOPIAN AIRLINES 1988:59).

Der Aufstieg von Äthiopiens Luftfahrt wird auch als Weg von der Wiege zum König des afrikanischen Himmels dargestellt und als „Ethiopianization“ bezeichnet. Gemeint damit ist eine konsequente Loslösung von fremder Steuerung und der Aufbau eigener Kapazitäten. Gegründet wurde die äthiopische Airline 1946 mit Unterstützung der amerikanischen Trans World Airways (TWA), und deren Experten waren auch am weiteren Aufbau des operativen Geschäfts federführend beteiligt. Anfangs lag der Anteil der einheimischen Mitarbeiter noch unter der Hälfte. Keine dreißig Jahre später (1974) schon befanden sich sämtliche Management-Positionen in äthiopischer Hand (GEBREMARIAM 2016a). Eine solche Entwicklung wäre nicht möglich gewesen ohne die Einrichtung eines eigenen Ausbildungszentrums, das 1956 entstand. Auch damit war es jedoch nicht leicht, alle Jobs im Luftfahrtsektor des Landes zu besetzen. „Ethiopianization was probably most difficult when it came to hostesses”. Denn der Berufsalltag weiblicher Flugbegleiterinnen war nicht einfach in Einklang zu bringen mit gesellschaftlichen Traditionen und überkommenen familiären Regeln. „The big hurdle was getting parental consent for the girls to stay out overnight, as the flights inevitably required. For the very strict families, giving such consent represented a profound break with tradition, and thus was something they could not easily do” (ETHIOPIAN AIR-



LINES 1988:59). Mit diesen und ähnlichen Widrigkeiten hat sich die äthiopische Luftfahrt in einer kontinuierlichen Synthese aus Persistenz und Umbruch wiederholt auseinanderzusetzen gehabt.

Die Akademie am Addis Ababa Airport, ursprünglich als klassische Pilotenschule ausgerichtet, bildet heute in mittlerweile sechs speziellen Trainingsschulen qualifiziertes Personal für verschiedenste Luftfahrtberufe aus. Alle Ausrichtungen sind dort vertreten, von der technischen Wartung über Piloten, Trainingszentren für Kabinen-, Boden- und Servicepersonal bis hin zu Marketing und Management. Heute werden sogar auch sämtliche ausländische Stationen der Airline von äthiopischen Area-Managern geführt – eine Errungenschaft, die man als Lehrkraft gern immer wieder gegenüber Auszubildenden hervorhebt (m/Aviation Academy; ■ Interview 16).

Die Qualität der Ausbildung ist in einer wissensintensiven Branche wie dem Flugverkehr von enormer Wichtigkeit. Den technologischen Standard der äthiopischen Akademie beweist eine lange Liste von Zertifizierungen und Autorisierungen durch weltweite Organe der zivilen Luftfahrt (*Selamta* 2016c:9), darunter die U.S. Federal Aviation Administration (FAA), die European Aviation Safety Agency (EASA) sowie die International Air Transport Association Operational Safety Audit (IOSA). Die Ethiopian Aviation Academy zählt mittlerweile zu den „World’s Top Aviation Training Centres“ (*African Aerospace* 2018a). Auf dieser Basis globaler Standards und eigener Expertise will man weiter wachsen und auch die afrikanische Luftfahrt voranbringen. Die stark expandierende staatliche Fluggesellschaft ist im Rahmen langfristiger Planungen gleich in doppelter Hinsicht an der Ausbildung und Qualifizierung eigener Nachwuchskräfte interessiert. „First one is to make sure that Ethiopian Airlines is not challenged by shortage of skilled manpower in its [...] growth agenda. And the second one is to train Africans in the aviation skills, in various aviation professions, and enable them to acquire the skills, so that they can get high quality jobs“ (CNN 2016). Von dieser breiten Basis und dem hochwertigen Trainingsangebot profitiert der Ruf der Fluggesellschaft: „ET is well known for good technicians and training standard“ (m/Berater; ■ Interview 10). Aber auch der Flughafen profitiert. Er ist als Betrieb mit der Aviation Academy eng verflochten, wie in den Gesprächen mit den Ausbildungsmanagern und Schülern deutlich wurde. Großer Elan steckt in Initiativen für einen neuen Lehrbereich „Airport Management“, der das Portfolio mit Kursen wie „Airport Operations & Management Training“, „Passenger Services Training“ und „Customer Services Training“ ergänzen soll (m/Aviation Academy Management; ■ Interview 24).

Mittlerweile gilt Äthiopiens Luftfahrtindustrie mit mehr als 16.000 direkten Vollzeit-Arbeitsplätzen und weiteren 212.000 indirekt Beschäftigten als „major employer“ im Land (BRIGHT/HABTE 2015:43). Damit die gesamte Branche der nationalen Entwicklung und einer nachhaltigen Schaffung von Arbeitsplätzen zugute kommt, müssen allerdings die in diesem Bereich hohen Anforderungen erfüllt und speziell benötigte Fähigkeiten vor Ort trainiert werden. Es besteht Bedarf an „adequately resourced [...] people who are highly skilled, bureaucrats and technocrats, and experts in the air transport and airline field, who are given a clear mandate by the governments that they serve“; genau darin sehen renommierte afrikanische Luftfahrtexperten die ausschlaggebenden Kriterien für den Erfolg Äthiopiens im Aviation-Business (vgl. BBC AFRICA SOUND CLOUD 2016).

Ausgebildet und qualifiziert werden am Bole Airport nicht nur Äthiopier, sondern Menschen aus zahlreichen Ländern Afrikas und darüber hinaus. Die innerafrikanischen Trennungen, die zwischen anglophonem und frankophonem Terrain bestehen (Kap. 7.2.2), scheinen an der Akademie teilweise aufgehoben. Ein Journalist betont wiederholt: „So now they are hiring [...] francophone, French speaking flight attendants. And you also find some pilots from West-Africa working for Ethiopian Airlines” (■ Interview 04). Über eine derartige Öffnung für ein „cross-cultural and cross-generational training programme for Africa’s workforce” (BRIGHT/HABTE 2015:16) wird die äthiopische Aviation Academy zum wichtigsten Trainingszentrum für Nachwuchs in der gesamten afrikanischen Luftfahrt. Davon zeugen die stetigen Erweiterungen der Kapazitäten am Bole Airport und die Investition in modernstes Trainingsgerät, das den Studenten dort zur Verfügung steht. „The scale and scope of the expansion seals the academy’s position as the largest and finest in Africa, with an annual intake capacity of 1,000 students” (*Selamta* 2016c:9). Wie sich bei Begehungen zeigte, gehören neue Flugsimulatoren u.a. für die Typen Boeing 787, 777, 767/757, 737 und Dash Q400 hier ebenso zum Bestand wie spezielle Anlagen zum Trainieren von Notfällen in der Kabine oder ein Schwimmbecken für das Simulieren einer Notwasserung. Bücherei, IT-Center, Cafeteria und Wohnheime vervollständigen die Ausbildungs-Infrastruktur am Flughafen.

Im Jahr 2015 haben 347 Aviation Professionals hier ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen und die Akademie als Piloten, Techniker, Mitglied der Kabinenbesatzung oder im Bereich Ground-Service verlassen. Nicht ohne Stolz präsentiert die Direktion eine solche Bilanz (vgl. ■ Interview 26). Seit ihrem Bestehen qualifizierten sich mehr als 12.000 Trainees an der Ausbildungsstätte. Doch insbesondere in einem Nischenmarkt wie Äthiopien besteht die bleibende Gefahr, dass gut ausgebildete Arbeitskräfte nach ihren Anfangsjahren doch in andere Länder mit deutlich lukrativeren Bedingungen abwandern. Das gibt auch der Airline-Leitung zu denken: „If you are located in Europe or America, you can always go [...] and hire the right staff on the market. But in our region, those skilled professionals are not always available on the market. The little that we have in the continent is continuously migrating to the developed world, in particular to the Gulf. So we have to rely on our own training, that’s why today we have the largest aviation academy on the continent” (zit. *ch-aviation* 2016b). Trotz ihrer Größe aber stellt sich am Flughafen auch die Frage, ob die Akademie allein überhaupt dazu in der Lage ist, langfristig genügend Fachleute selbst auszubilden. „Ethiopian Aviation Academy is getting stronger [...]. But it requires other aviation institutions in Ethiopia, I think. That is the main capacity limitation. So we need to work on that“ (m/Airport Customer Service; ■ Interview 13). Über die attraktive Ausbildungsstätte hinaus bedarf es weiterer Strategien, um gut qualifiziertes Personal langfristig an den Heimatmarkt zu binden und die weitere Entwicklung im Lande zu unterstützen.

Zur Qualifizierung und für den Ausbau langfristiger Eigenständigkeit können auch neue Kooperationsformate dienen. Ein Beispiel dafür liefert der Einsatz des Airbus 350. Hier kooperiert Ethiopian 2016 erstmals mit der Lufthansa Technik AG und vergibt dort einen Auftrag für Wartung, Reparatur und Überholung des neuen Flugzeugtyps, von dem die Airline mehr als ein Dutzend Maschinen bestellt hat (ATW 2016d). Die Kollegen aus Deutschland besitzen Erfahrung mit diesem Fluggerät, das in Äthiopien erst seit jüngster Zeit eingesetzt wird. Eine solche Orien-

tierung in Richtung des europäischen Flugzeugherstellers und seinen Partnern stellt in der Entwicklungsgeschichte der äthiopischen Fluggesellschaft ein Novum dar. Aufgebaut wurde der Flugbetrieb mit Unterstützung der Amerikaner; für lange Zeit war damit auch der Fokus auf Flugzeuge von Boeing vorgegeben. Die Tatsache, dass man neuerdings mit einer gemischten Flotte wächst, hat laut Luftfahrtexperten zwei strategische Vorteile für den Auftraggeber. Zum einen möchte Airbus auf dem afrikanischen Markt expandieren. Um dort einen neuen und wichtigen Erstkunden zu gewinnen und ihn langfristig zu binden, gewährte man Rabatte bei den Bestellungen des Flugzeugtyps A 350-900. „Since EAL is a reliable customer of Boeing, they want to impress“ (m/Journalist; ■ Interview 32). Andererseits erhöht sich der Handlungsdruck auf Boeing, die Konditionen zu verbessern, um weiterhin für Flugzeugkäufe wie etwa der Boeing 737 MAX bzw. Boeing 777-X im Gespräch zu bleiben. Grundsätzlich gilt die Lufthansa-Gruppe in Äthiopien überhaupt als „benchmark“ und begehrter Partner (m/Aviation Academy Ausbilder; ■ Interview 16) – nicht nur für die Bereiche Wartung, Technik und Flugsicherheit. Tatsächlich gibt es eine lange Geschichte deutsch-äthiopischer Entwicklungskooperation, getragen von zivilgesellschaftlichem Engagement (wie die 1981 von Karlheinz Böhm ins Leben gerufene Äthiopienhilfe „Menschen für Menschen“), aber auch in den Bereichen akademischer Ausbildung und Technologietransfer (wie durch DAAD und GIZ). Auf dieser Grundlage könnten weitere Kooperationsformen entstehen, auch mit einem noch größeren Engagement aus Deutschland.

### 8.2 Hub in Rhythmen: Taktung und Dynamik

Ein großer Flughafen führt Menschen unterschiedlicher Herkunft für eine bestimmte Zeitspanne wie auf einer Drehscheibe zusammen und lässt sie miteinander interagieren. Arthur Haileys Roman-Bestseller „Airport“ hat bereits – am fiktiven Schauplatz ‚Lincoln International, Illinois‘ – sehr früh vorgeführt, wie dort unterschiedliche Abläufe kaleidoskopartig Lebensgeschichten und Schauplätze miteinander verbinden und einer durchgehenden zeitlichen Taktung unterwerfen: „Die Bühne würde der Flughafen sein. Die Zeit: heute abend“ (HAILEY 1968:132).

Ein Hub wie der Addis Ababa Airport funktioniert, indem sämtliche Abläufe, die an ihm zusammentreffen, möglichst reibungslos und ohne unnötige zeitliche Verluste, wie in einem Räderwerk, ineinandergreifen. Er generiert in seinem laufenden Betrieb eigene zeitliche Rhythmen, in denen sich Muster regelmäßiger Wiederholung ergeben, aber auch unterschiedlich lange Warteschleifen anfallen. Je nach Kenngröße bzw. Indikator fallen solche Taktungen verschiedenartig aus. Auf diese Weise lassen sich differenzierte Aktivitätsmuster identifizieren, etwa zwischen Tag und Nacht, die sich in ihren Spitzen und Senken wiederholen. Saisonalitäten verstärken derartige Rhythmen, indem sie die durchgehenden Abläufe intensivieren oder aber auch abschwächen. Dies betrifft nicht nur die Flüge als pure Fortbewegung, sondern auch die Bewegungen von Passagieren, Mitarbeitern und weiteren Akteuren im Umfeld, die ein regelrechtes „activity programme with its rhythms and interdependencies“ schaffen (SCHÖNFELDER/AXHAUSEN 2010:1). Aussagekräftig sind solche Bewegungen womöglich sogar darin, dass sich in ihnen auch allgemeinere Tendenzen abbilden. Ist doch die jüngere Geschichte Afrikas insgesamt „durch den Rhythmus Boom, Stagnation, Boom charakterisiert“ worden (ECKERT 2015). In der Bilanz jedenfalls stehen immer mehr Sequenzen von Wachstum auf unterschiedlichen Feldern, die

sich teilweise überlagern und gegenseitig verstärken. Der Flughafen wird zum Ort, an dem all diese verschiedenen zeitlichen Regimes wiederkehren und miteinander in Verbindung treten.

### 8.2.1 Peaks als Muster der Wiederholung

Der Flughafen als Drehkreuz ist aus Sicht der Mitarbeiter ein Rund-um-die-Uhr-Arbeitsplatz, ein „24/7 live environment“ (Survey ☰ Frage 3/Teilnehmer 16). Doch über seinen Flugbetrieb erzeugt ein Hub wie Addis Abeba unterschiedliche zeitliche Rhythmen. Die Verteilung der abfliegenden und ankommenden Flugzeuge innerhalb bestimmter Zeitfenster zeigt ein stark ausgeprägtes Profil (Abb. 146). Erkennbar werden einzelne Spitzen mit einer hohen Anzahl an Flügen, die sich mit Phasen niedriger Frequenz abwechseln. Diese Muster von Überlastung und Ruhephasen gelten als „common feature“ vor allem für große Hub-Flughäfen (STARKIE 2008:197).

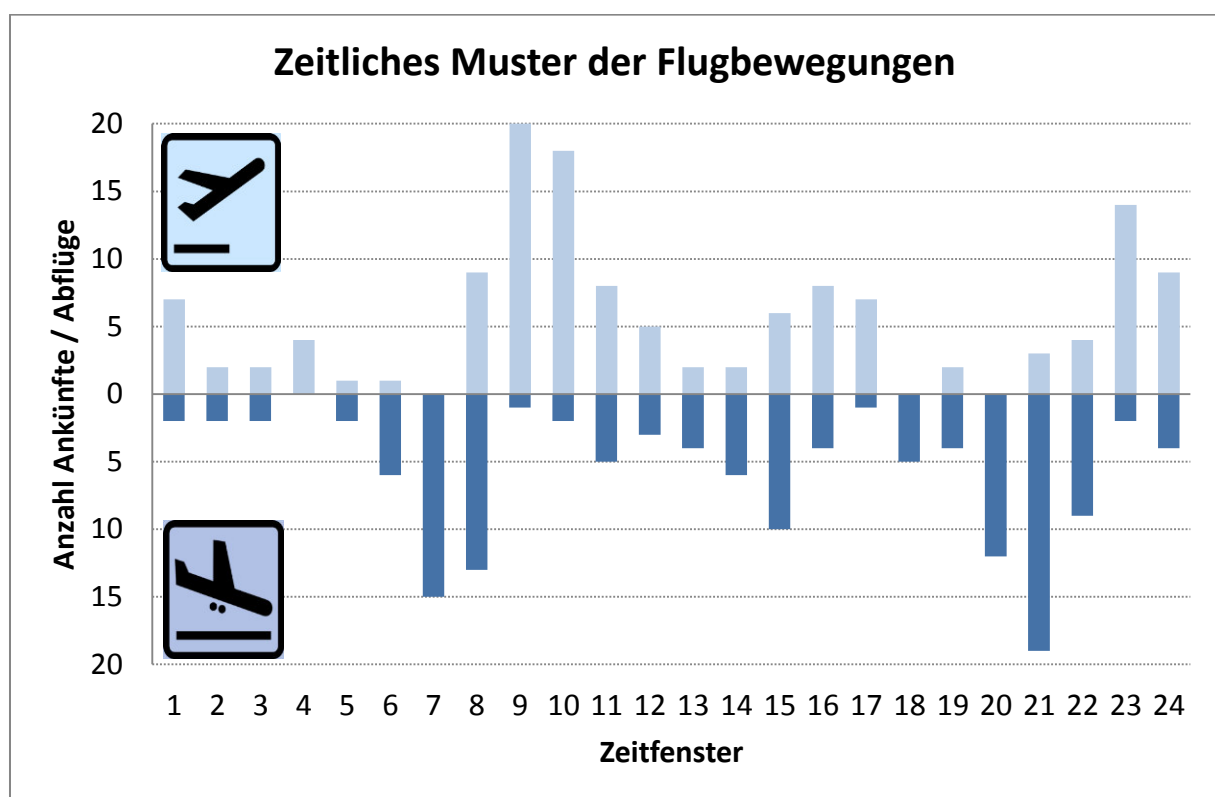


Abb. 146: Anzahl der täglichen Abflüge und Ankünfte am Bole Airport im 24h-Ablauf, Referenzzeitraum 6.-12.6.2016 (Eigene Darstellung nach FLIGHTRADAR24 2016b)

Am Bole Airport lässt sich eine erste, stark ausgeprägte Peak am Morgen identifizieren und eine zweite, zeitlich etwas weiter ausgedehnt, in den Abendstunden. Während dieser beiden Phasen stoßen die Flughafenkapazitäten an ihre Überlastungsgrenze. Insbesondere vor den abendlichen Interkontinentalflügen zeigt sich der Abfertigungsbereich überfüllt. „If you go to the airport at midnight, then you will see the number of passengers at the terminal, you know, from different African countries, from all over the world, it's congested you know“ (m/Journalist; ■ Interview 04). Zur schwach ausgelasteten Mittagszeit oder in der zweiten Nachthälfte hingegen stagniert der Betrieb. Diese wiederkehrenden Abfolgen werden noch charakteristischer, wenn man die Flugbewegungen nicht nur nach Abflug und Ankunft differenziert betrachtet, sondern auch die räumliche Komponente innerhalb der Zeitfenster mit berücksichtigt (vgl. Abb. 147).

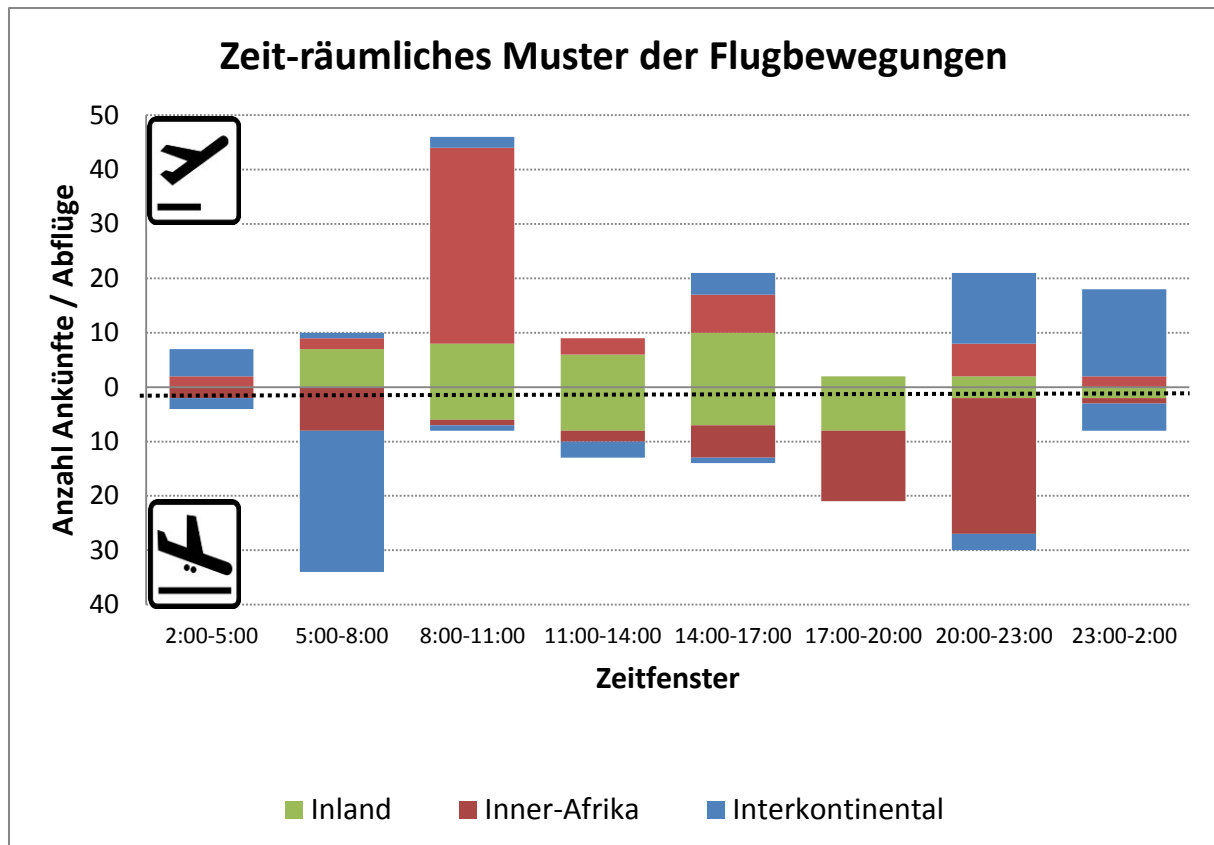


Abb. 147: Anzahl der täglichen Abflüge und Ankünfte am Bole Airport nach Zeitfenstern und Ziel- bzw. Herkunftsregion, Referenzzeitraum 6.-12.6.2016 (Eigene Darstellung nach FLIGHTRADAR24 2016b)

Die Ankünfte der meisten Interkontinentalflüge in Addis Abeba führen während der frühen Morgenstunden zu einer ersten Spitze, die sich am Vormittag in eine Abflugwelle zu mehr als 40 (fast ausschließlich afrikanischen) Zielen übersetzt. Das gleiche zeit-räumliche Muster in umgekehrter Reihenfolge tritt am frühen bzw. späten Abend auf, wenn der Hub als Umsteigezentrum in die andere Richtung rotiert. Die Maschinen fliegen von ihren diversen afrikanischen Zielorten zurück nach Addis, um dort die abendlichen Fernstrecken vornehmlich nach Europa, Asien und in die USA zu bedienen. Einige Forscher sehen in solchen Mustern „colonial overtones“: Eine derartige Taktung der Flüge sei von den westlichen Wirtschaftszentren und deren Zeitzonen vorgegeben, „as flights from [...] Africa are often timed to arrive at the beginning of the European/American business day“ (SALTER 2008b:10). Unzweifelhaft jedenfalls besitzt eine solche Abfolge für Addis den merklichen Vorteil, dass damit eine hohe Konnektivität erzielt wird. Möglich wird dies dank der dichten (meist täglichen) Taktung in fest eingehaltenen Zeitfenstern. „Many of city-pair connections are only possible because of the traffic density provided by hub airports and the efficiency of the Ethiopian Airlines and the supportive and yet expanding infrastructure made available to it“ (MINISTRY OF TRANSPORT 2015a:10). Auch der äthiopische Inlandsflugverkehr ist mit den internationalen Umsteigeflügen verknüpft, wird aber vergleichsweise stabil über den ganzen Tag hinweg abgewickelt. Mit diesem planvoll aufgebauten Hub-Design und einer Bündelung der Flugbewegungen in sogenannten „Zeitknoten“ (MAURER 2006:394) wird in Addis das Umsteigen zwischen afrikanischen und weltweiten Destinationen möglich – jeden Tag und jede Nacht. Solche zeitlichen Muster übertragen sich auch auf die Ethiopian-Sekundärhubs, wenn

auch in geringerer Intensität. So zeigt sich auf dem Flughafen Lomé/Togo eine ähnlich abgestimmte zeitliche Synchronisation zwischen den westafrikanischen Flügen der Partnerairline ASKY und der Verbindung nach Addis während der Mittagszeit (HEINZ/O'CONNELL 2013:82).

Doch es sind nicht nur Flugbewegungen, welche die Muster ausmachen. Alle Akteure am Flughafen Addis Abeba haben diesen Abläufen und Rhythmen zu folgen. Es wundert nicht, dass die Fahrer der am Flughafen zugelassenen Taxis allgemein „morning and night time“ als ihre Hauptarbeitsphasen angeben. Immer wieder wechseln sie zwischen hektischer Betriebsamkeit und stagnierenden Ruhephasen, stets in Korrespondenz zu den aktuellen Flugplänen: „We use a flight book on the mobiles“ (m/Gruppe ‚Yellow Taxi Drivers‘; ■ Interview 34). Nachdem die morgendliche Spitze vollständig abgewickelt ist, versammeln sich Angestellte und andere Akteursgruppen wie eben die Taxifahrer, so ist zu beobachten, im unmittelbaren Umfeld des Flughafens; sie treffen sich dann in der Regel unter den Bäumen und auf Wiesenflächen, um zu diskutieren, ihren Kaffee zu trinken und auf die nächste geschäftige Phase zu warten (Abb. 148). Spätestens zur allabendlichen Stoßzeit gehorcht das gesamte Gebiet und damit auch ihr Arbeitsalltag wieder einem überfüllten und hektischen Ansturm (Abb. 149).



Abb. 148: Mittagszeit vor dem Flughafen (Foto FG, 15.3.2016)

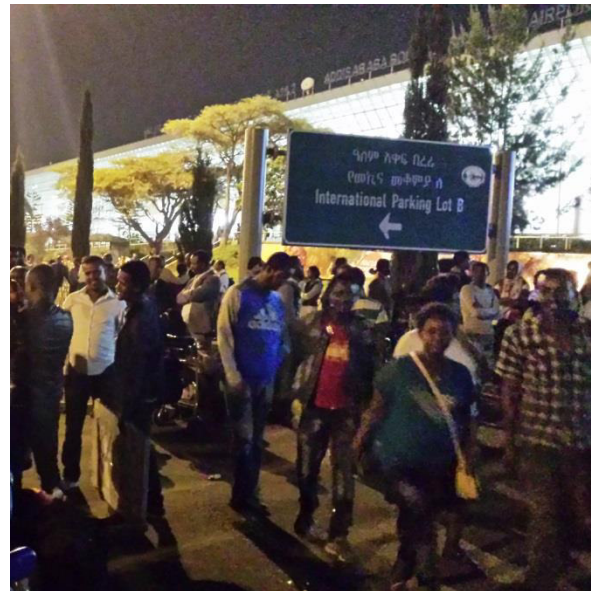


Abb. 149: Abends vor dem Flughafen (Foto FG, 23.8.2016)

Derartig zeitgebundene Nutzungsintensitäten und -formen haben für den urbanen Kontext bereits gewisse Beachtung gefunden, als eigene Geographie einer zweiten, ‚anderen‘ Stadt bei Nacht (vgl. VALE 2016). Im Zusammenhang mit Flughäfen werden sie jedoch meist übersehen, obwohl hier die Rhythmen und Aktivitätsmuster besonders stark ausgeprägt sind.

### 8.2.2 Timetable: Variationen und Überlagerungen

Der Flughafen schafft ein System der Ordnung und folgt dabei eigenen Rhythmen. Das betrifft Aufkommen und Verteilung sämtlicher Aktivitäten. Airports werden weltweit gemessen an ihrer zeitlichen Effizienz: „OAG’s definition of on-time performance [OTP] is flights that arrive or depart within 14 minutes and 59 seconds (under 15 minutes) of their scheduled arrival/departure times. Cancellations are also included“. In ganz Afrika und dem Nahen Osten (vgl. Abb. 150) hat

Addis Abeba „the most positive variance between arriving and departing OTP among the Top 10 airports in this region [...]. With a departing OTP of over 80%, the airport is proving to be an effective hub airport“ (OAG 2018b:3,7).

Rank	Code	Airport Name	Total Flights	Arriving OTP %	Departing OTP %	Variance %
1	ADD	Addis Ababa	85,916	75.1	80.6	5.6
2	DOH	Doha	204,828	82.6	87.8	5.2
3	RUH	Riyadh	185,312	73.8	78.0	4.2
4	BAH	Bahrain	80,395	81.0	84.8	3.8
5	NBO	Nairobi	91,499	75.1	77.1	2.0
6	CPT	Cape Town	87,867	86.0	87.2	1.2
7	CAI	Cairo	138,395	74.3	72.3	-2.1
8	SHJ	Sharjah	72,671	80.5	69.1	-11.5
9	DXB	Dubai	400,820	80.6	59.7	-20.9
10	KWI	Kuwait	105,636	79.8	46.8	-33.0

Abb. 150: Top 10-Flughäfen Nahost/Afrika in Bezug auf ihre ‚on-time performance‘ (OAG 2018b:7)

Und Ethiopian Airlines ist nicht allein die pünktlichste Airline in Afrika, sondern belegte, wie aus einer Berechnung von FlightStats aus 2017 hervorgeht, Platz 11 im weltweiten Vergleich (KPRN NETWORK 2017).

Was die Taktung der Flüge anbelangt, gibt es in Bezug auf Wochentage am Bole Airport kaum Unterschiede, da die meisten Routen täglich angeboten werden. Aus Sicht der Taxifahrer variiert ihr Tagesgeschäft deshalb nur geringfügig. Nach ihrer Auskunft zählen Mittwoch, Freitag und Samstag zu den „busy days“: „Many people are coming these days. Migrants from Saudi-Arabia“ (Interview 29). Mehr noch aber wirken sich bestimmte Saisonalitäten aus, sodass das Passagieraufkommen eher nach Monaten variiert (Abb. 151).

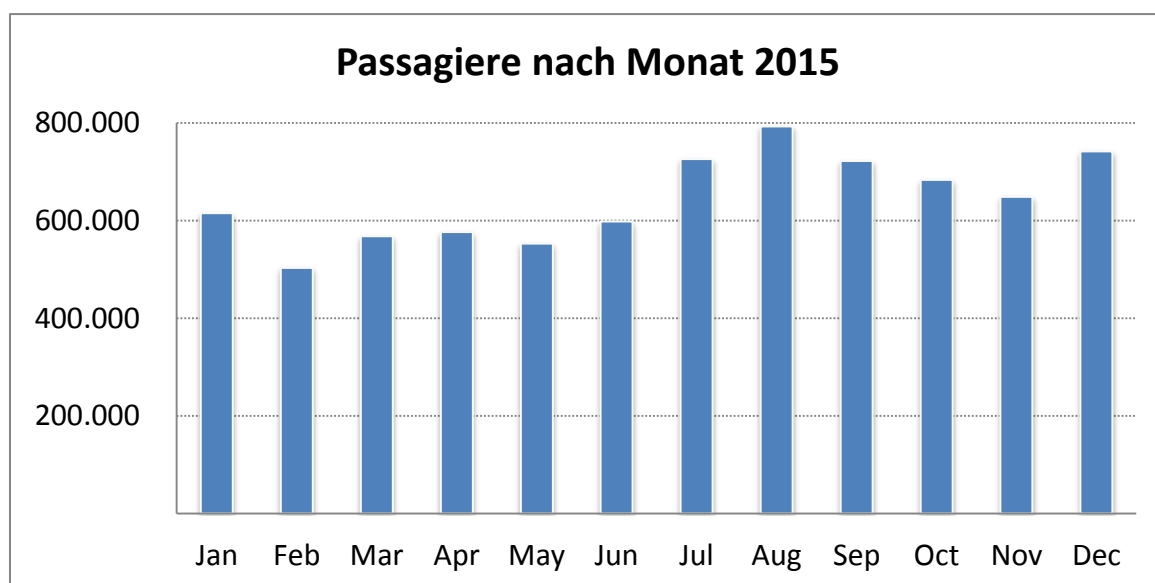


Abb. 151: Passagieraufkommen am Addis Ababa Airport 2015 nach Monaten (nach EAE 2017)

Die Spitze rund um den August mag weniger vom klassischen Tourismus getragen sein, denn das Aufkommen ist während dieser Monate aufgrund der Regenzeit in Äthiopien eher gering. Gerade hier datieren die Taxifahrer mit gelben Wagen, die auf Hotels und Touristen spezialisiert sind, ihr schlechtestes Geschäft: „Rainy season? There is almost no work“ (■ Interview 34). Dabei schaufelt der Hub zu dieser Zeit Touristenströme vor allem in andere beliebte Regionen Ostafrikas wie z.B. Kenia oder Tansania, die alle über Addis angefliegen werden. Dennoch gilt die Zeit Juli/August auch innerhalb der äthiopischen Reisebranche als starke „shoulder season“ (m/Reiseveranstalter; ■ Interview 48). Eine Erklärung dafür bietet die hohe Reisetätigkeit der äthiopischen Diaspora. Denn viele äthiopische Familien, die in Europa oder Nordamerika leben, nutzen die dortigen Sommerferien, um ihre Verwandtschaft im Heimatland zu besuchen. Für diese „Diaspora people“ aus den USA und Europa werden von Ethiopian Airlines spezielle Angebote und Reisepakete aufgelegt (m/Airline PR; ■ Interview 05). Auch staatlich organisierte Events wie der „National Diaspora Day“ (13.8.2015 in Addis Abeba) wollen die ausländische Community an ihr Heimatland binden und nicht nur zu Besuchen motivieren, sondern auch einladen zu neuen Geschäftspartnerschaften und Investitionen. Ökonomische Aktivitäten der im Ausland lebenden Äthiopier und Beziehungen zu ihrem Ursprungsland werden neuerdings ausdrücklich gefördert und gewünscht. In den Worten des Kultur- und Tourismusministeriums: „The political distance used to keep us apart, but nowadays Diaspora people are looking for investments. Now they enjoy spending the money. [...] The turnout is very good“ (■ Interview 18). Häufig erstrecken sich die Aufenthalte der Auslands-Äthiopier bis in den September hinein, um das Neujahrs- bzw. Meskel-fest feiern zu können (11. bzw. 27. September). Zur Erläuterung: Äthiopien benutzt aufgrund seiner christlich-orthodoxen Kirche eine eigene Variante des koptischen Kalenders. Nach dortiger Zählung befindet man sich etwa 7 Jahre und 8 Monate hinter dem gregorianischen Kalender, wodurch Äthiopien erst am 12.9.2007 das Millennium erreicht hat. Außerdem zählt der koptische Kalender 13 Monate; 12 Monate haben 30 Tage und der 13. Monat umfasst als Schaltmonat 5 bis 6 Tage. Deshalb hat sich das Land für den Tourismus lange offiziell mit dem Slogan „thirteen months of sunshine“ geschmückt (m/Tourismusministerium; ■ Interview 18).

Eine zweite Spitze bei dem Passagieraufkommen am Addis Ababa Airport liegt im Dezember. Sie wird stärker von internationalen Äthiopien-Touristen getragen. Denn die Spanne zwischen November und Januar gilt aufgrund angenehmer Temperaturen und trockener Witterung als klimatisch beste Reisezeit und touristische „Peak Season“ für weite Teile Äthiopiens (w/Reisebüro; ■ Interview 09). Mit dem Februar beginnt in zahlreichen Regionen Ostafrikas eine Regenzeit, welche die Ankünfte internationaler Touristen deutlich mindert. Die Reisebranche ist sich dessen bewusst, dass sich die touristische Infrastruktur deutlich verbessern muss, damit eine gleichmäßigere Auslastung und höhere Attraktivität erzielt werden kann: „We need to fill the gap of seasonality in tourism. We need to work on this“ (m/Tourismusministerium; ■ Interview 18). Erste Erfolge für eine steigende Popularität könnten internationale Auszeichnungen sein, wie z.B. durch das European Council on Tourism and Trade, die Äthiopien zur „World’s best tourism destination for 2015“ erklärt haben (vgl. ADEGOKE 2015).

Das Phänomen der Saisonalität ist übrigens auch in der europäischen Luftfahrt wohlbekannt – und wird dort als „one of the biggest issues“ gesehen. Denn Flugzeuge und Besatzung



verursachen den Gesellschaften Kosten über das gesamte Jahr hinweg; der Betrieb hingegen ist, zumindest in der nördlichen Hemisphäre, vor allem in den Sommermonaten weitaus profitabler zu realisieren als im Winter. „Certainly in Europe [...] demand tends to peak in the summer months, notably July and August when children are off school and families tend to take their holidays” (anna.aero 2017c). Am extremsten äußert sich dieses Ungleichgewicht bei Ferienflügen in den Mittelmeerraum. Allerdings sind große Linienfluggesellschaften der Saisonalität weniger stark ausgesetzt, da ihre Anteile am konstanteren Geschäftsreiseverkehr größer sind. Daran orientiert sich auch Ethiopian Airlines, die sich mit einem breiten Passagiermix aus Touristen, Geschäftsleuten und ethnischen Verkehr unabhängiger machen wollen (■ Interview 01).

„Die *stumme normative Kraft* zeitlicher Normen, die uns in Form von Deadlines, Ablaufplänen und zeitlichen Grenzen entgegentreten“ (ROSA 2013:59), bestimmt in zunehmendem Maße jede moderne Gesellschaft. Derartige Kräfte wirken am Flughafen als einem Hub in der Zeit besonders stark. Speziell am Addis Ababa Airport kommt hinzu, dass hier kulturell unterschiedliche Systeme von Zeit aufeinandertreffen. Dadurch wird dieser Flughafen in besonderem Maße zu einem Ort, „which might include one or more formalized senses of time” (ANDERSON/ADEY 2012:1530).



Abflugzeiten Terminal 2 Bole Airport (Foto FG, 14.9.2015)

Airline	Time	Flight	To/Via	Check In	Gate	Remarks	Estimated
	21:10	ET 610	MUMBAI	3 - 10		ON TIME	21:10
	21:30	ET 308	NAIROBI	3 - 10		ON TIME	21:30
	21:35	ET 406	BEIRUT	3 - 10		ON TIME	21:35
	22:05	ET 600	DUBAI	3 - 10		ON TIME	22:05
	22:10	ET 608	SEOUL	3 - 10		ON TIME	22:10
	22:20	ET 452	CAIRO	3 - 10		ON TIME	22:20
	22:20	ET 500	WASHINGTON	3 - 10		ON TIME	22:20
	22:30	ET 502	TORONTO	3 - 10		ON TIME	22:30
	22:35	ET 827	DARESSALAM	3 - 10		ON TIME	22:35

Ethiopian Airports Enterprise

Abb. 152: Abflugzeiten Terminal 2 Bole Airport (Foto FG, 14.9.2015)



Abb. 153: Internationale und lokale Zeit im Vergleich (LINK ETHIOPIA 2017)

Ein global gültiger Standard gibt die zeitliche Nomenklatur für den Betrieb der internationalen Flughäfen vor. In deren 24- bzw. 12-Stundenmodus werden Flugpläne und Anzeigetafeln ausgegeben – auch in Addis; dort häufig als ‚European Time‘ bezeichnet (vgl. Abb. 152). Daneben aber steht eine weitere, landeseigene Form der Zeitmessung, die ‚Local Ethiopian Time‘ (vgl. Abb. 153). Sie folgt einer eigenen Zählweise, die sich am Sonnenauf- bzw. Sonnenuntergang orientiert. Der Wechsel zwischen zwölf Stunden Tageslicht und zwölf Stunden Dunkelheit, das gesamte Jahr über gleichbleibend, bestimmt die lokale Zeitrechnung. Die erste Stunde des Tages, also 1 Uhr lokaler Zeit, entspricht 7 Uhr morgens nach europäischem Zeitmuster, und kurz vor Sonnenunter-

gang bricht die letzte Stunde des Tages an – 12 Uhr lokaler Zeit, 18 Uhr in europäischer Zeit. Zwischen beiden Zeitsystemen liegt also stets eine Spanne von sechs Stunden.

In einem Online-Reiseführer heißt es unter der Kategorie ‚Zeit‘ für Äthiopien: „Locals usually understand that they are on a different time to foreigners and clearly stipulate which system they are using. Ethiopian Airlines will always talk in terms of world time, as will modern businesses” (LINK ETHIOPIA 2017). Damit bewegt sich das lokale Personal am Bole Airport also dauerhaft in zwei verschiedenen Zeitsystemen. Das wird von den Flughafenmitarbeitern in all ihrer Professionalität immer noch als Herausforderung gesehen. Ihre „time consciousness“ (☞ 3/16) muss ständig wechseln zwischen der internationalen Zeit, die das Arbeits- und Fluggeschehen diktiert, und der lokalen Zeit („Habesha appointment“, in Bezug auf die semitischsprachigen Volksgruppen im Hochland), die im privaten Umgang beispielsweise für die Pausen zur Geltung kommt (m/Aviation Academy Ausbilder; ■ Interview 16). Dort ist im Übrigen auch ein linguistisches „Code-Switching“ (LEYEW 2008) zu beobachten zwischen der lokalen Amtssprache Amharisch und der Verkehrssprache Englisch.

An modernen Großflughäfen muss generell eine Vielzahl von Abläufen zeitlich miteinander synchronisiert werden: die aufgrund der hohen Sicherheitsvorkehrungen längeren Check-In-Zeiten, die aufeinander abgestimmten Ankunfts- und Abflugzeiten der Anschlussflüge sowie kurzfristig auftretende Verspätungen und neu erwartete Zeiten. Auch unterschiedliche Zeitzonen der Herkunftsorte kommen an einem Drehkreuz wie Addis, an dem Passagiere aus allen Weltregionen befördert werden, zusammen. Hier bieten Lounges oder religiöse Einrichtungen wie Gebetsräume „Zonen mit eigener Zeitrechnung“ und damit einen Gegenpart zu der „von engmaschigen Abläufen, Slots und Effizienz geprägten Flughafenwelt“ (TOEPFER 2016). Sie laden zu Auszeiten ein und ihre Ruhezeiten werden zu Inseln vorübergehender Zeitlosigkeit. Nicht scharf davon zu treffen sind all jene Wartezonen, in denen die Zeit zum Anschlussflug, manchmal endlos scheinend, überbrückt werden muss. Dies gilt in gewissem Maße sogar für die Restaurants und Shops. In ihnen befindet man sich in Zuständen des auch zeitlichen ‚Dazwischen‘, zwischen zeitvergessenem Flanieren und permanenter Abrufbereitschaft. Dieser transitorische Zustand überträgt sich bis auf die Angehörigen, die vor den Wartebarricaden ausharren müssen, bevor sie die Ankommenden in Empfang nehmen können. Wie sich zeitliche und räumliche Zwischenzustände dabei überlagern, macht die Fotodokumentation „Arrivals“ visuell eindrucksvoll deutlich (SIEVERT o.J.).

### 8.2.3 Sequenzen von Wachstum

Die jährlichen Passagierzahlen am Flughafen Addis Abeba weisen in den letzten zehn Jahren kontinuierlich nach oben. Auch wenn die Wachstumsverläufe im äthiopischen Luftverkehr je nach Parameter unterschiedlich stark ausfallen, bewegen sie sich alle in die gleiche Richtung. Graduelle Unterschiede werden deutlicher, wenn man die leicht schwankenden Raten dieses Zuwachses mit ins Schaubild nimmt (vgl. Abb. 154).

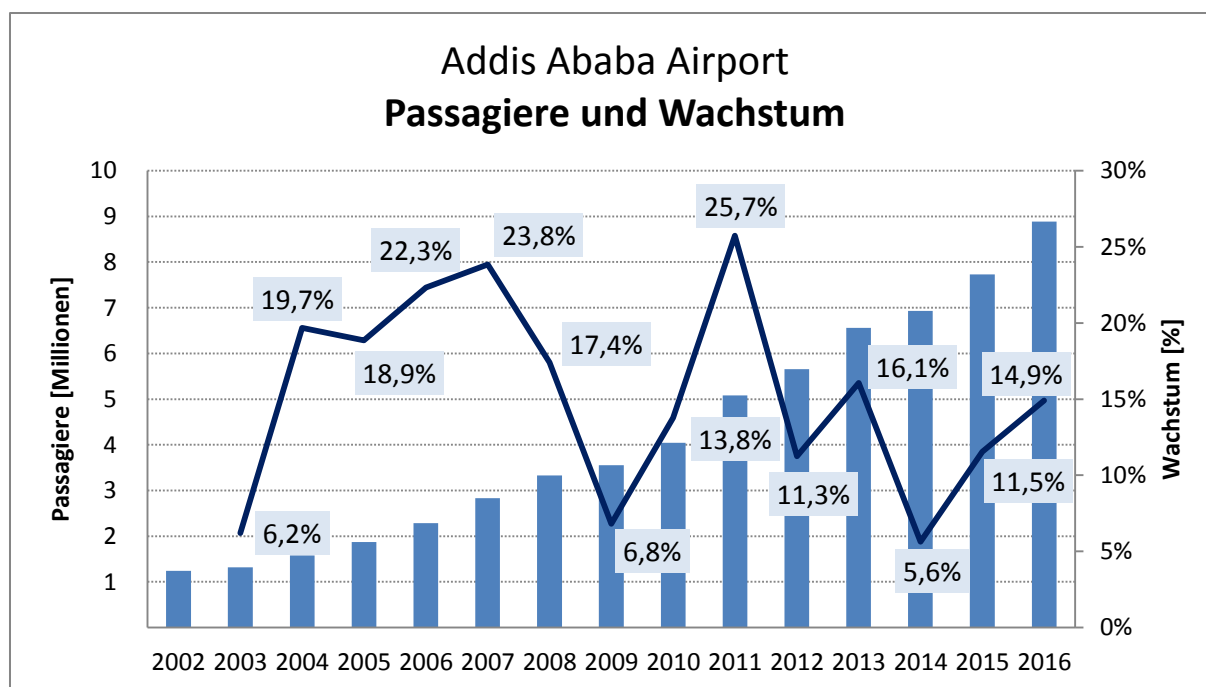


Abb. 154: Passagieraufkommen und Zuwachsrate am Addis Ababa Airport (Eigene Darstellung nach EAE 2017)

2009 führte die Wirtschaftskrise weltweit zu einer Stagnation bzw. zu Rückgängen im Flugverkehr. Auch in Addis machten sich diese Entwicklungen über kurzfristig abgeschwächte Wachstumsraten bemerkbar. Eine zweite Phase mit ähnlich geringem Wachstum gab es 2014. Dieser Einbruch ist mit dem Auftreten der Ebola-Epidemie in Westafrika zu erklären, deren Auswirkung am afrikanischen Drehkreuz in Addis wesentlich deutlicher spürbar war als im weltweiten Verkehr. Die äthiopische Airline stellt fest: „For us, the Ebola effect is stronger than any slowdown in the global economy” (BRYAN 2014). Viel zu häufig bleibe es immer noch so, dass die globale Wahrnehmung den Kontinent Afrika nicht regional zu differenzieren wisse – so die Kritik aus der lokalen Presse: „People's awareness in the other part of the world about Africa is, you know, the epicenter of the Ebola was in West Africa. But passengers who were coming from Europe to Addis Ababa were cancelling their flight. Even if they were not going to West Africa, but they were coming to Addis Ababa. But some people think that Africa is one country” (■ Interview 04). So hat denn überall in Afrika die Ebola-Epidemie zu einem deutlich abgeschwächten Wachstum geführt: „Growth slowed in 2014 and international departing seat volumes grew by 1.4% to 87 million, well below the 5.9% growth experienced in 2013” (OAG 2014b). Von diesen beiden Jahren abgesehen bewegte sich der jährliche Passagierzuwachs in Addis allerdings stets im zweistelligen Bereich. Diese Wachstumsraten verlaufen parallel zur Entwicklung von Ethiopian Airlines. So stiegen die Passagierzahlen in den letzten Jahren deutlich an (vgl. Abb. 155), sie haben sich von 2008 bis 2017 mehr als verdreifacht. Parallel dazu wuchs der Umsatz der staatlichen Fluggesellschaft zwischen 2005 und 2015 auf das Vierfache (vgl. Abb. 156). Damit ist Ethiopian kontinuierlich zur nach Umsatz und Profit größten Airline in Afrika aufgestiegen.

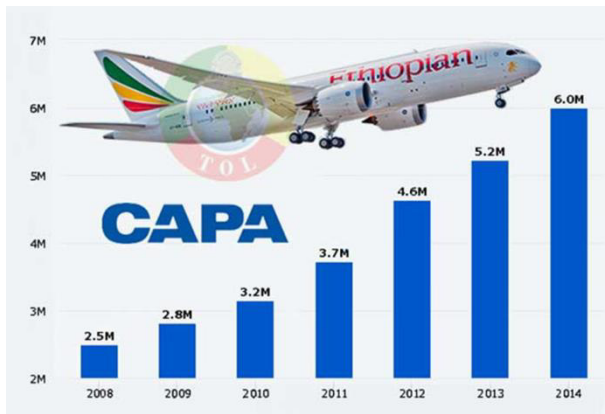


Abb. 155: Passagiere Ethiopian Airlines (6kilo 2015)

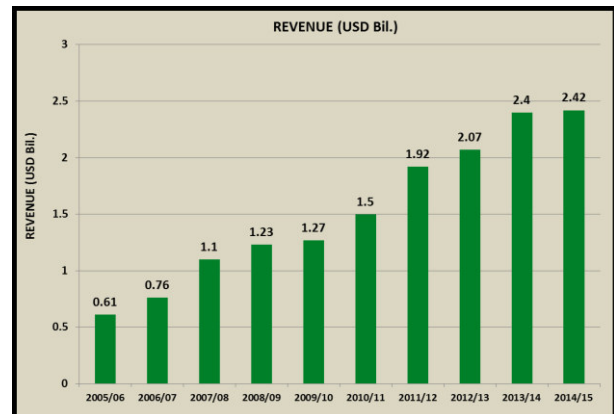


Abb. 156: Umsatz Ethiopian Airlines (FADUGBA 2016:14)

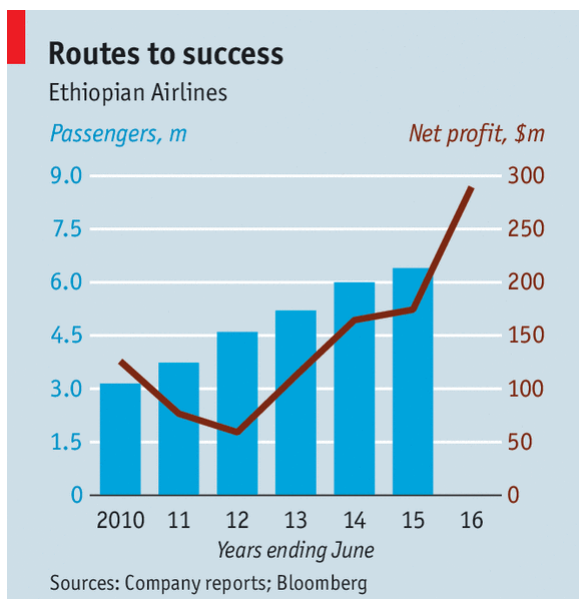


Abb. 157: Erfolgskurve Ethiopian Airlines: Passagiere und Profit (*The Economist* 2016b)

Passagierwachstum und Profitabilität scheinen sich, so wird erwartet, weiter fortzusetzen (Abb. 157). Dabei verläuft das Wachstum in Bezug auf den Reingewinn in unterschiedlich starken Phasen. In den Jahren 2011/2012 lagen die erzielten Erträge etwas niedriger. Dies mag an den Folgen der Weltwirtschaftskrise liegen, möglicherweise auch an punktuell großen Investitionen der Airline in ihre Flotte und Infrastruktur. Anleihen für den Kauf neuer Flugzeuge beispielsweise sind im Rahmen erweiterter Finanzierungsmodelle bei der amerikanischen Export-Import Bank (Ex-Im Bank) getätigt worden (*The Economist* 2012a), und auch die Afrikanische Entwicklungsbank (AfDB) unterstützt die Flottenexpansion: „The Bank’s support will allow Ethiopian

Airlines to keep the momentum on its expansion plan and be on track on its route operating roadmap” (*Nazret* 2016).

Seit 2012 ist die Profitabilität allerdings kontinuierlich und deutlich angestiegen – eine Entwicklung, die dem allgemein verlustreichen Umfeld innerhalb der Luftfahrtindustrie des Kontinents (besonders in Nigeria, Kenia und Südafrika) völlig entgegentläuft: „Africa is the weakest region, as in the past 2 years. Losses have emerged again due to regional conflict and competitive challenges” (IATA 2015c:6). Afrika gehört nicht zu jenem „profitable territory”, das in den letzten Jahren fortwährend Gewinne erzielt hat und 2016 weltweit neue Rekorde einfährt (IATA 2016h). Doch trotz eines schwierigen Klimas mit stagnierenden Umsätzen bzw. sogar Verlusten hat Ethiopian Airlines das Tempo seiner eigenen Wachstumssequenzen weiter beschleunigen können.

### 8.3 Hub durch Geschwindigkeit: Faktor Beschleunigung

Für den Anschluss an Globalisierung und das Bestehen im globalen Wettbewerb gilt das Diktat der Schnelligkeit, als Bedingung für ein „survival of the fastest“ (vgl. Kap. 3.2.3). Doch Beschleunigung vollzieht sich nicht zu jeder Zeit gleich schnell, sondern variiert in Tempo und Richtung. Dies gilt insbesondere in Afrika, einem „Kontinent mit den vielen unterschiedlichen Geschwindigkeiten“ (FREYTAG et al. 2015:22). Zwischen Stagnation und Boom – der Internationale Währungsfonds spricht von einem „two-speed“-Entwicklungspfad (IMF 2011) – treten differenzierte Erscheinungsformen von Beschleunigung auf. Ein bisher vergleichsweise langsam sich entwickelnder (ATW 2016b), noch überschaubarer Luftfahrtstandort steht auf dem Sprung: Die IATA lokalisiert in Afrika die zehn prozentual am schnellsten wachsenden Luftfahrtmärkte für die nächsten 20 Jahre (IATA 2017h). Antreiber sind lokale Schubkräfte wie Äthiopien, das sich mit seiner Fluggesellschaft „auf der afrikanischen Überholspur“ befindet (SCHEEN 2015).

Der Flugverkehr in Addis Abeba beruht auf einer langen Tradition. Allerdings haben sich die Abläufe dort in jüngster Zeit beschleunigt. Um im Bilde des Untersuchungsmodells (Kap. 5.4) zu bleiben: Das Rad hat schon lange rotiert, aber die Drehzahl erhöht sich zusehends. Bole International zählte im Jahr 2011 zu den am schnellsten wachsenden Airports weltweit (Abb. 158).

DIE TOP-25-AIRPORTS MIT DEM SCHNELLSTEN WACHSTUM					
Rang	Flughafen	Kürzel	Passagiere	+ %	Weltrang
1	Campinas	VCP	7 766 342	38,9	190
2	Belo Horizonte	CNF	9 878 087	30,0	143
3	Addis Abeba	ADD	6 369 371	28,5	212
4	Venedig	VCE	8 563 274	24,9	166
5	Neu-Delhi	DEL	35 001 742	22,7	34
6	Basel	BSL	5 043 326	22,4	256
7	Urumchi	URC	11 078 597	21,1	131
8	Rio de Janeiro Galeão	GIG	15 203 761	20,6	99
9	Chongqing	CKG	19 052 706	20,6	76
10	Kiew	KBP	8 047 072	20,2	182
11	Xiamen	XMN	15 757 049	19,3	96
12	Schenyang	SHE	10 231 185	18,7	138
13	Curitiba	CWB	7 615 965	18,5	191
14	Istanbul Gökçen	SAW	13 689 013	18,0	105
15	Teneriffa Süd	TFS	8 608 801	17,9	165
16	Barcelona	BCN	34 388 254	17,8	35
17	Xian	XIY	21 163 130	17,5	66
18	Santiago de Chile	SCL	12 105 524	17,4	125
19	Porto Alegre	POA	7 935 196	17,3	185
20	Guiyang	KWE	7 339 228	17,0	195
21	Dschidda	JED	20 925 850	16,9	69
22	Colombo	CMB	6 145 532	16,8	215
23	Moskau Scheremetjewo	SVO	22 555 309	16,7	63
24	Zhengzhou	CGO	10 150 075	16,6	140
25	Istanbul Atatürk	IST	37 406 025	16,3	30

Abb. 158: Die Top 25-Airports mit dem schnellsten Wachstum (nach ROTHFISCHER 2012:35)

Mit dem Ausbau der Luftverkehrs-Infrastruktur kurbelt Äthiopien seine Export-, Industrie- und Sektoren an und zielt auf eine Beschleunigung bei ausländischen Direktinvestitionen. Ein Feld, auf dem all diese Bereiche zusammenfinden, ist die Luftfracht. Mit ihr lässt sich Zeitgewinn erzielen, aber mit ihr ist auch hoher Zeitdruck verbunden. Schnelligkeit ist die Voraussetzung für den Lufttransport zeitsensibler Waren und Güter. Doch auch im Passagierverkehr werden immer mehr Flüge in immer engeren Zeitfenstern getaktet, damit in möglichst kurzer Transit-Zeit eine große Anzahl von Anschlussverbindungen erreicht werden kann. In den Hauptverkehrszeiten stößt der Flughafen damit aber unvermeidlich auch an die Grenzen seiner Kapazität. Eine dynamische Verstärkung im Umfeld sorgt für weitere Flächenknappheit und kann das Konfliktpotenzial zwischen Airport und Anwohnern vergrößern. Steigender Ressourcenverbrauch führt Umweltrisiken mit sich, etwa zunehmende Lärmbelastung und den Ausstoß klimaschädlicher Emissionen. Mit seinen Beschleunigungs- und Expansionsprozessen wird der Addis Ababa Airport zu einem Hub für unterschiedliche, teils widersprüchliche Geschwindigkeiten. Eine einseitig auf den Flugverkehr ausgerichtete Beschleunigungsstrategie birgt die Gefahr von Volatilität, nicht nur in ökonomischem Sinne. Für eine inkludierende, nachhaltige Entwicklung ist es wichtig, dass alle Räder möglichst reibungslos ineinandergreifen – dann, wenn sie in Geschwindigkeit, Richtung und Dynamik aufeinander abgestimmt sind.

### 8.3.1 Luftfracht: Just-in-time

Geschwindigkeit ist der erste und wichtigste Faktor im Luftfrachtgeschäft. „Air cargo is focused on its value proposition: speed, reliability, efficiency“ (IATA 2013b:38). Der Cargo-Sektor ist wie kaum ein anderer auf eine schnelle Abwicklung der Logistik- und Transportketten angewiesen. In Afrika steht die Luftfracht in ganz besonderer Weise für Beschleunigungsprozesse. Dazu gehört, dass die Wachstumsdynamik dort mit enorm hoher Geschwindigkeit verläuft. Zwar liegt der Anteil Afrikas an der globalen Frachtmenge mit 1,6 % noch niedriger als der im Passagierflugverkehr (IATA 2017a:4); doch die international angebotenen Frachtkapazitäten nehmen auf diesem Kontinent weltweit am schnellsten zu (Abb. 159) und machen Afrika zu einem „new battleground“ (m/Airline Cargo Marketing; ■ Interview 08).

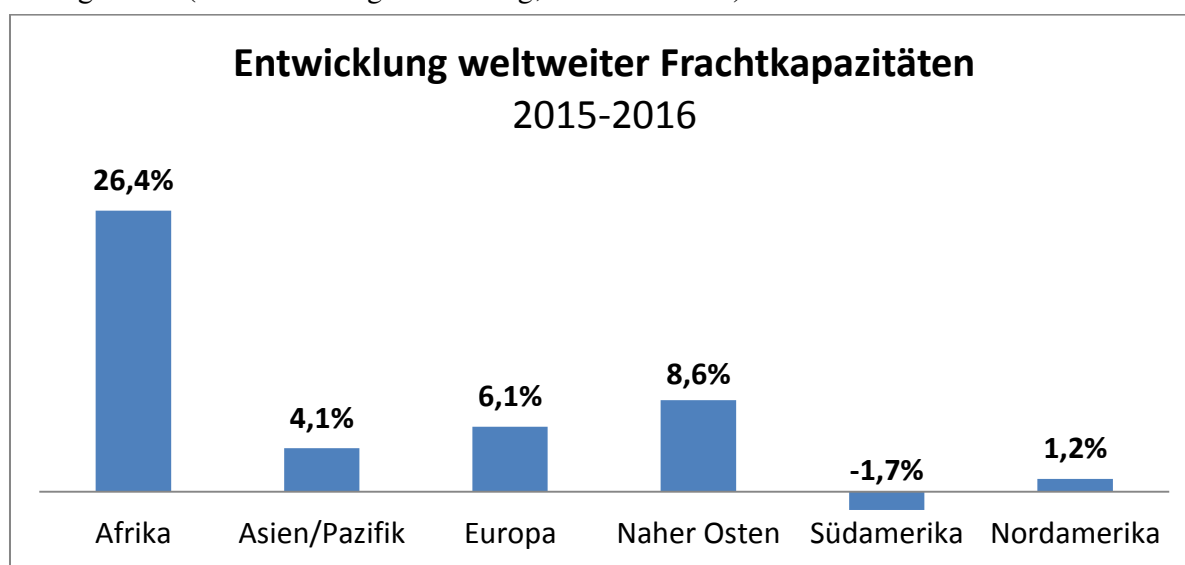


Abb. 159: Veränderung der Anteile an globaler Luftfracht 2016 im Vergleich zum Vorjahr (nach IATA 2017a:4)

Binnenanalysen des Frachtflugverkehrs heben eindeutig die Rolle Äthiopiens hervor: „International freight capacity surged by 26.4% [...], driven by rapid long-haul expansion (particularly by Ethiopian Airlines)” (IATA 2017a:3). Die Fluggesellschaft transportiert mittlerweile nicht weniger als zwei Drittel der gesamten afrikanischen Luftfracht (SHEPHERD et al. 2016:51) und bietet Cargo-Verbindungen in Länder der Region, die ansonsten kaum bedient werden. Besonders stark ist das Wachstum auf Strecken zwischen Afrika und Asien. Hier werden – nicht zuletzt von Äthiopien aus – immer mehr Direktverbindungen zwischen beiden Kontinenten eingerichtet, die den „new trade lines“ Rechnung tragen (m/Airline Cargo Management; ■ Interview 07) und den Ausbau der Frachtkapazitäten immer stärker beschleunigen: „While a small route, FTKs [Freight-Tonne Kilometres] between Asia and Africa jumped by 30% year-on-year in 2016 as a whole” (IATA 2017b: 3). Diese Tendenz setzte sich 2017 noch deutlicher fort mit einem knapp 60%-igen Wachstum im Vergleich zum Vorjahr, „on the back of ongoing foreign investment flows into Africa from Asia” (IATA 2018d:2). Für keine andere Region weltweit beschleunigt sich der Luftfrachttransport so stark wie in diesem Marktsegment (Abb. 160).



Abb. 160: Anteil und Wachstumsrate international geflogener Frachttonnen nach Region 2017 (nach IATA 2018d:2)

Solche Zuwächse erscheinen notwendig angesichts der geographischen Voraussetzungen des Landes: „Ethiopia is a landlocked country. It must grow in terms of air freight“ (m/Airline Cargo; ■ Interview 07). Ethiopian Airlines Cargo leistet einen wesentlichen Beitrag dazu, denn die Luftfracht „is playing a major role when it comes to fostering the Ethiopian export and import trade” (m/Journalist; ■ Interview 04). Die Frachtsparte generiert als mittlerweile zweitgrößte Geschäftseinheit der Fluglinie wichtige Umsätze – existenznotwendig in einem Land, dessen Importe immer noch mehr als fünfmal so hoch sind wie die Exporte. Zu den nach Äthiopien importierten Gütern zählen vorrangig pharmazeutische Produkte, elektronische Geräte, Öl- und Gasanlagen sowie Bau- und Werkstoffe. Exportiert werden in der Hauptsache Kaffee, Sesam, Obst und Gemüse, Schnittblumen, Fleisch und Leder (vgl. ■ Interview 07).

Wichtige Destinationen im äthiopischen Cargo-Flugplan liegen in den neuen Märkten China (Hongkong, Guangzhou, Shanghai), Indien (Bangalore, Delhi, Mumbai) sowie auf der Arabischen Halbinsel (Dubai, Riad, Jeddah). Alle diese Strecken können über Addis in Ost-West-Richtung mit anderen afrikanischen Zielen verbunden werden (Abb. 161). Gleichzeitig steigt die Nachfrage auch auf den etablierten Nord-Süd-Routen Routen, dessen ist man sich im Luftfracht-Management sicher: „There is synergy between growing demand from Europe and economic growth in Africa“ (■ Interview 07).

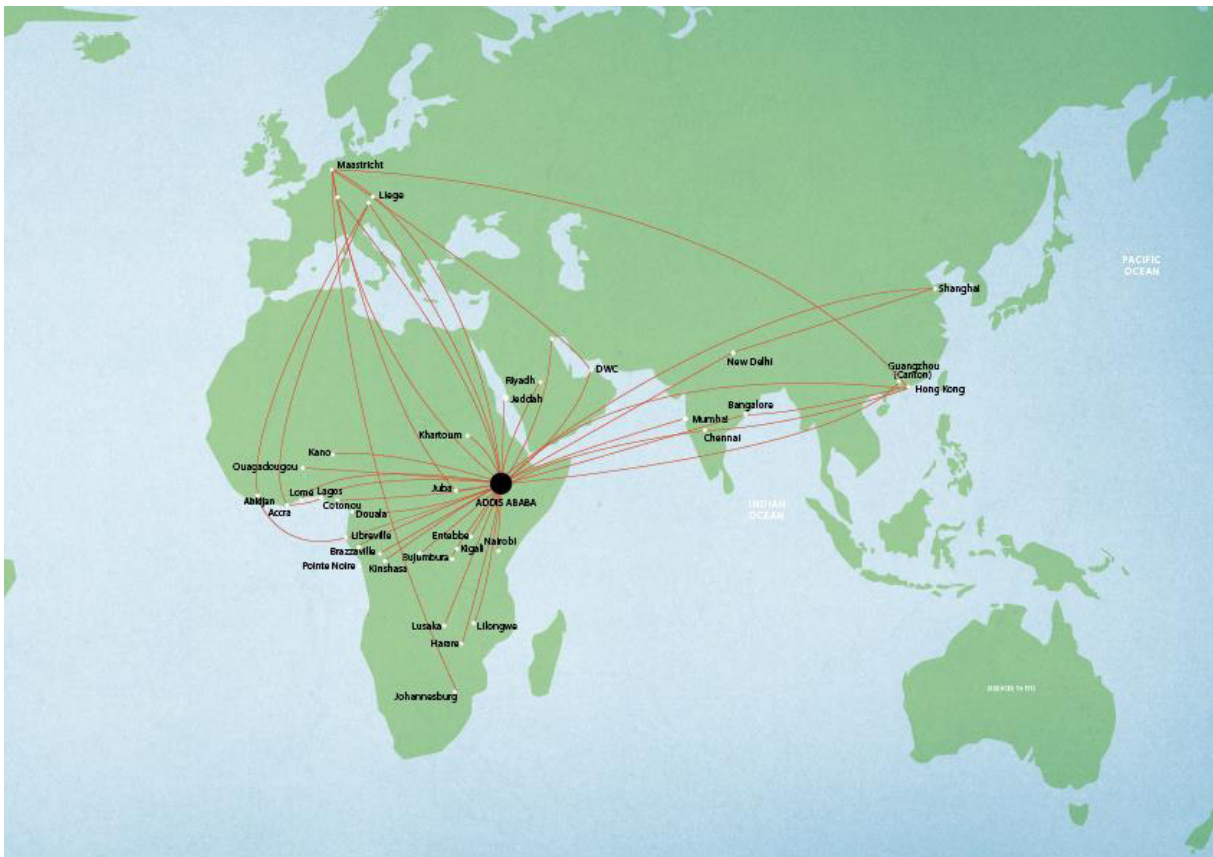


Abb. 161: Streckennetz Ethiopian Airlines Cargo (ETHIOPIAN AIRLINES 2017c)

„Without these intercontinental networks just-in-time global supply chains would be impossible“ (PEARCE 2011:9). Equipment und Ladekapazitäten sind mittlerweile darauf ausgelegt. 2017 betreibt Ethiopian Cargo am Hub in Addis sieben Frachtflugzeuge vom Typ Boeing 777-200LRF sowie zwei Boeing 757-260F, Bestellungen für weitere Triple Seven liegen vor und Leasingverträge für Frachtflugzeuge vom Typ Boeing 737-800 sollen den steigenden Bedarf decken (ATW 2018a). Doch auch innerhalb dieses rasanten Wachstumskurses wirken sich Geschwindigkeiten unterschiedlich schnell aus. Als Konsequenz aus der raschen Angebotsexpansion ist in den Frachtmaschinen zunächst ein geringerer Ladeanteil festzustellen. Denn so schnell, wie die Kapazitäten vergrößert wurden, konnte die tatsächlich beförderte Frachtmenge (noch) nicht mitwachsen: „As a result, the African international freight load factor dropped by five percentage points compared to 2015“ (IATA 2017a:3).



Insgesamt betrachtet ist die Menge der am Addis Ababa Airport beförderten Fracht kontinuierlich gewachsen und liegt mittlerweile bei einem Umschlag von über 200.000 Tonnen jährlich (Abb. 162). Weiter beschleunigen wird sich diese Entwicklung nach der Fertigstellung eines neuen Cargo-Terminals 2017 (Abb. 163), mit dem sich die bestehenden Kapazitäten auf einen Umschlag von einer Million Tonnen jährlich vergrößern. Der gesamte Cargo-Bereich am Bole Airport mit einer Größe von fünf Fußballfeldern schließt dann in die Dimension weltweit führender Frachtdrehkreuze auf, „equivalent to the cargo terminals at Amsterdam Schiphol, Singapore Changi or Hong Kong“ (ATW 2017a).

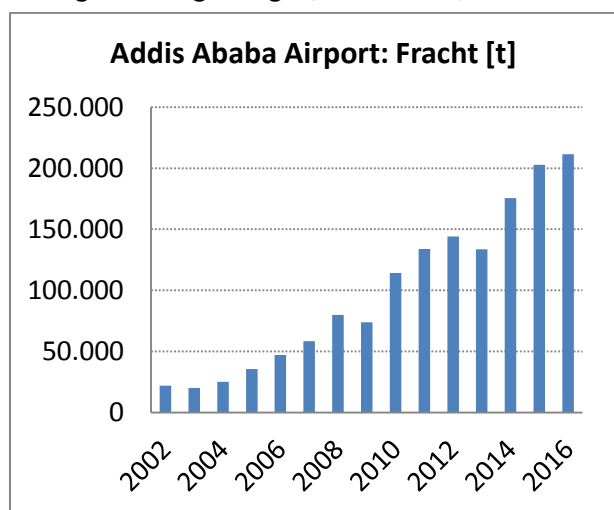


Abb. 162: Umgeschlagene Frachttonnen am Addis Ababa Airport (nach EAE 2017)



Abb. 163: Baustelle des neuen Cargo Terminals am Addis Ababa Airport (Foto FG, 16.3.2016)

Eine IATA-Studie hat gezeigt, wie wachsende Konnektivität in der Luftfracht die Handelsbeziehungen vervielfältigt. „One percent increase in air cargo connectivity is associated with a 6.3% increase in total exports and imports“ (SHEPHERD et al. 2016:ii). Voraussetzung dafür ist eine fähige Infrastruktur mit dem Potenzial, die Austauschbeziehungen auf allen Ebenen umzusetzen. „The enlargement of physical infrastructure is very critical for the Ethiopian economic growth pattern. You need the whole package“ (m/Berater; ■ Interview 10). So verlangt es die nationale Entwicklungsstrategie Äthiopiens, die eine Förderung eigener Exportbereiche und die Transformation von einer agrarisch geprägten zu einer industriellen Wirtschaft vorsieht. Der zweite Growth and Transformation Plan (GTP II) betont denn auch die Vernetzung von Transport und Logistik mit dem Export-/Import-Geschäft. Die wesentlichen Ziele dort liegen in einer Beschleunigung der „transport services and its accessibility and quality“, einer reduzierten „transit time for import and export“ sowie einer gleichfalls ermäßigten „average waiting time of commodities“ (NATIONAL PLANNING COMMISSION 2016:36).

Ein Beispiel aus Äthiopiens Exportindustrie, an dem der Zeitfaktor einer solchen Vernetzung zum Tragen kommt, ist der Textilsektor. Zwischen der Luftfracht-Konnektivität Äthiopiens und der Integration der nationalen Textil- und Bekleidungsindustrie in globale Wertschöpfungsketten besteht ein direkter Zusammenhang. Der Cargo-Hub Addis sorgt für eine zeitnahe, „close proximity“ zwischen Herstellern, Produktionsstätten und Nachfrage. Eine günstige Infrastruktur mit „strong connections through Ethiopian Airlines“ (SHEPHERD et al. 2016:IV,48-53) beschleunigt diese Entwicklung weiter. Dies wird sichtbar an neuen Produktionsstätten für

global tätige Hersteller. Die internationale Textilfirma H&M etwa sieht großes Potenzial im Standort Äthiopien und schmiedet Pläne, „die ganze Liefer- und Produktionskette“ ins Land zu verlegen „vom Anbau der Wolle bis zur fertigen Mode“ (RASCHE 2018:39). Als wesentliche Vorteile erscheinen nicht nur niedrige Energie- und Lohnkosten, sondern auch die im Vergleich zu Asien kurzen, zeitsparenden Wege nach Europa. Eben diese Beweggründe lassen auch weitere große Bekleidungskonzerne Teile ihrer Produktion (für Marken wie Tommy Hilfiger und Calvin Klein) von Asien nach Äthiopien verlagern. „We believe [...] it will give us speed to market capability that doesn't exist in Asia today“ (zit. ASSEFA 2017:64). Veränderungen wie diese beschleunigen das Wachstum der Wertsteigerung, sodass Äthiopien mittlerweile als „Africa's investment hub for textile and garment industry“ gilt – wie die staatliche Investment Commission gerne verlauten lässt (zit. DERSO 2017a). Das Land kann inzwischen anstatt roher Baumwolle zunehmend weiterverarbeitete Kleidungsstücke wie T-Shirts und Polo-Shirts exportieren – auch über den Luftverkehr schnell und direkt nach Europa oder in die USA: „In part, this is due to the role of air cargo services in linking Ethiopian producers and international buyers rapidly and reliably“. Weitere Geschwindigkeits- und Kostenvorteile entstehen über eine zunehmende Automatisierung der Prozesse zwischen Produktionsstätten und Flughafen: „E-freight is very beneficial to the Ethiopian textile sector keeping in mind speed, security, supply chain visibility, and cost effectiveness“ (SHEPHERD et al. 2016:51f.).

Deutlich größer noch ist die Relevanz des Prinzips ‚just-in-time‘ bei zeitsensiblen Gütern. Von Addis aus werden zunehmend Fleisch, Obst und Gemüse nach Saudi Arabien bzw. Dubai oder Schnittblumen nach Europa und Asien geflogen. Der Export dieser Waren ist ein Geschäft mit hohem Zeitdruck: Anspruchsvolle Konsumenten in den Arabischen Emiraten erwarten frisches Obst, und europäische Verbraucher wünschen makellose Rosen. Diese Prozesse analysiert man beim Marketing der Cargo-Sparte von Ethiopian sehr genau: „Things move very fast. You need to go with them“ (■ Interview 08). Sämtliche Abläufe, angefangen von der Ernte über den Transport zum Flughafen und die dortige Lagerung bis hin zur Verladung ins Flugzeug, gehorchen dem Diktat des Tempos. Staatliche Investitionen in die Logistik sorgen dafür, dass sie sich immer weiter beschleunigen lassen. Auf diese Weise entstehen vormals undenkbbare Verbindungen zwischen unterschiedlichen geographischen Räumen und Zeitmustern (Abb. 164) – vor allem mit Blickrichtung nach Osten. Wichtige Zielgebiete in China sind von Addis aus in neun Flugstunden zu erreichen, der indische Markt schon in fünf Stunden.



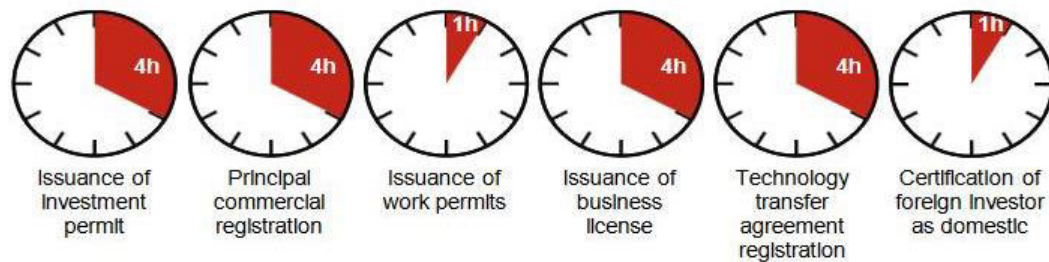
Abb. 164: Flugdauer von Äthiopien aus in wichtige Märkte weltweit (ETHIOPIAN TOURISM ORGANIZATION 2016)

Besonders günstig wirkt sich die geographische Nähe zum Nahen Osten aus. Die Flugdauer zwischen Addis und Dubai beträgt weniger als vier Stunden, Ziele in Saudi-Arabien sind sogar schon in zweieinhalb Stunden zu erreichen. Beschleunigte Logistikabläufe erlauben dorthin sogar den lukrativen Transport von Fleisch, Obst und Gemüse. „There is export of meat to Saudi Arabia. And fruits and vegetables to United Arab Emirates. We are exporting fruit, very much. Like banana, orange, mangos. Because it's near. [...] They are exported to the Middle East. Because they earn hard currency. So all this can be done through Ethiopian Airlines“. Vor allem beim Export frischer Waren in die arabischen Länder werden in Äthiopien große Potenziale gesehen, und dafür Abstriche für den heimischen Markt in Kauf genommen: „We have less quality of oranges here. It's not because we produce less quality of orange. Because the best quality are export quality“ (m/Wirtschaftsverband; ■ Interview 21). Umgekehrt lobt man von Seiten der Emirate den Standort Addis wegen seiner guten Luftverkehrsinfrastruktur als „gateway“ nach Afrika (DERSO 2018).

Das Beispiel der Schnittblumenindustrie beweist, dass über Optimierungen im Flugverkehr auch weiter entfernte Märkte schnell genug zu erreichen sind. Rosen, die in einem Cluster ca. 150km südlich der Hauptstadt rund um den Lake Ziway großflächig angebaut werden, schaffen es von der Ernte bis zum Verkauf in Europa mittlerweile innerhalb von zwei Tagen (m/Berater Landwirtschaft; ■ Interview 23). Dabei kombiniert der Staat die Standortvorteile eines nahen Großflughafens mit günstiger Landvergabe an ausländische Investoren. Er machte „state-owned land available at affordable prices close to Bole International Airport“ und vermittelte zwischen Produzenten und Ethiopian Airlines „who leases cargo planes to the industry“ (TAMIRU et al. 2014:8). Täglich dekorieren – so ließ sich beobachten – frische Rosensträuße die Airline-Büros in der Stadt. Investoren aus den Niederlanden loben neben den finanziellen Anreizen die verbesserte Transportinfrastruktur, die den Standort Äthiopien mittlerweile zum zweitgrößtem Exporteur von Schnittblumen in Afrika werden lässt: „The quality of Ethiopian roses has improved over the last two years as transportation times have been reduced“ (DAVISON/GEBRE 2016). Einem solchen positiven Effekt stimmt ein Landsmann und Blumenfarm-Manager zu: „Globalization is all about cost and time“. Gleichzeitig gibt er zu bedenken, dass mit dem staatlichen Monopol von Ethiopian Airlines zwar gute Bedingungen für die Luftfracht geschaffen seien, aber wenig Raum bestehen bleibe für Innovationen und Alternativen: „They have the best equipment, but maybe not the best knowledge“ (■ Interview 49). Unzweifelhaft werden sich wohl die Zeiten für Anlieferung und Verladung am Bole Airport mit optimierten Arbeitsabläufen weiter verringern, u.a. dank neuer Elektrofahrzeuge und erweiterter Packstationen – so wurde auf einem ‚Facility Visit‘ deutlich.

Äthiopien hat im Cargo-Bereich andere Größen in Afrika weit hinter sich gelassen. Auch hier spielt der Zeitfaktor eine zentrale Rolle. Kenia, von seinen Voraussetzungen ähnlich günstig aufgestellt, droht immer mehr Luftfracht an seinen sich schneller organisierenden Nachbarn zu verlieren: „Challenges like cargo long dwell time, which ranges between three to five days; lack of free storage facilities that cause demurrage charges; lengthy Customs documentation that delay cargo clearance; and numerous regulatory agencies with overlapping mandates are driving away traffic“ (MUCHIRA 2017). Äthiopien hingegen baut seine Vorteile beim zeitlichen Vorsprung

weiter aus und bewirbt dies ganz offensiv in die Richtung ausländischer Investoren über die Ethiopia Investment Agency (Abb. 165).



#### Duration to Obtain Approvals for Foreign Investors

Source: Ethiopia Investment Agency, May 2012.

Abb. 165: Dauer für Genehmigung von Geschäftstätigkeiten ausländischer Investoren in Äthiopien (ASSEFA et al. 2013:218)

Im Blumensektor ist Äthiopien mittlerweile ein anerkannter ‚global player‘ geworden. Der Export von Schnittblumen ist seit Beginn explosionsartig gewachsen und belief sich 2011/2012 (gegenüber einem Anfangsniveau von drei Tonnen 2003/2004) auf nicht weniger als 50.000 Tonnen (OQUBAY 2015:153). Schnittblumen sind hinter Kaffee, Sesam und anderem Saatgut zu einem der wichtigsten Exportgüter des Landes geworden (OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY 2017). Dementsprechend ist in der Blumenindustrie die Beschäftigung auf mittlerweile 150.000 Menschen gestiegen (WEDEKIND/SPAETH 2018:28), dazu kommen Arbeitsplätze auf dem Flughafen in den Bereichen Zulieferung, Transport, Verpackung und Kühlung.

Anfangs wurden Schnittblumen in Äthiopien vorwiegend gezüchtet und per Luftfracht oneway zum Verbraucher nach Europa transportiert. Mittlerweile werden sogar Pflanzenstecklinge aus den Niederlanden für die Aufzucht nach Äthiopien geflogen, um anschließend wieder, in entgegengesetzter Richtung, etwa als Geranien in europäischen Baumärkten verkauft zu werden (m/Agrarwirtschaft; ■ Interview 49). Bewegungen dieser Art beschleunigen und erweitern sich zunehmend auch für andere Zielmärkte wie z.B. den Nahen Osten oder Japan. Und in Äthiopien entstehen Ströme jenseits des Hauptstadt-Drehkreuzes auch regional. Vom Flughafen Bahir Dar im Nordwesten des Landes starten 2018 erstmals Direktflüge dreimal pro Woche nach Belgien. Ethiopian Airlines Cargo bedient diese Strecke ausschließlich für den Schnittblumenexport, „fresh, timely and direct from the farm“ (ETHIOPIAN AIRLINES 2018a) auf noch schnellerem Transportweg vom Tana-See nach Europa.

Am Frachtsektor wird deutlich, wie viele verschiedenartige Vektoren innerhalb der Luftfahrt auf unterschiedlichen zeitlichen Skalen wirksam werden. Insofern ist Aufmerksamkeit nötig für die Spuren, welche die Güter auf ihrem Transportweg hinterlassen. Aber auch Bewegungen von Menschen, Finanzströme und virtuelle Datenflüsse erfordern „renewed attention to the way freight flows are organized, in particular to questions of scale and control“ (HALL/HESSE 2013:247). Liegt doch in den Prozessen der Beschleunigung auch Konfliktpotenzial. Lange betriebene Formen der Subsistenz- bzw. Weidewirtschaft stoßen unweigerlich mit hochtechnisierten und logistisch perfektionierten Großanbauflächen zusammen, solange sich der rasant steigende Export von großflächig angebauten Agrarprodukten in Äthiopien weiter fortsetzt.

Derartige hochproblematische Entwicklungen sind mittlerweile sogar zum Gegenstand westlicher Medienformate geworden. Der Dokumentarfilm „Das grüne Gold“ (DEMME 2017) wirft nachdenkliche Blicke auf die großen Frachtflugzeuge. Rund um die Uhr und immer schneller exportieren sie zeitsensible Güter aus dem Land, und sind andererseits immer wieder notwendig, Nahrungsmittelhilfe nach Äthiopien einzufliegen. Ganz zu schweigen von kritischen Fragen, die zu stellen sind nach den Auswirkungen auf die Umwelt und die gesellschaftliche Teilhabe. Tatsächlich plädiert auch ein im Land erfahrener Agrarexperte dafür, dass auch lokale Kleinbauern mit Vertragsanbau in die Transportketten miteinbezogen werden (■ Interview 23). Selbst die boomende Textilindustrie stellt sich die Frage, welchen Einfluss sie als „Äthiopiens Brücke zur Industrialisierung“ auf die Arbeitsbedingungen ausübt: „Die Produktivität der Näherinnen wird in naher Zukunft sicher steigen und damit natürlich das Lohnniveau. Allerdings ist auch die Arbeitslosenquote in Äthiopien sehr hoch, so dass die Produktivität der Näherinnen wohl schneller nach oben gehen wird, als es ihre Löhne tun“ (RASCH 2018:37).

„Perishable products are pushing the growth“ (m/Airline Cargo; ■ Interview 07). Aufgrund des wachsenden Geschäfts mit verderblichen Gütern, nicht nur im Bereich der Schnittblumenindustrie, hat der Bole Airport neue sogenannte ‚Perishable Centers‘ eingerichtet, wie beobachtet werden konnte. Die Kühlhäuser in den Frachthallen mit enormer Kapazität bieten für die Lagerung und Frischhaltung der Waren unterschiedliche Kühlstufen an. Sie erlauben, frische Produkte (bei einer Temperatur von 2-3° Celsius) vorübergehend in einen zeitlichen Stillstand zu versetzen. Für deutsche Konsumenten bedeutet das: „Die Rosen werden vier bis zwölf Stunden in der Kältekammer gelagert und dann per Flugzeug zu Aldi, Lidl & Co gebracht“ (RYBAK 2015:7). Dies mag ein gesteigertes Beispiel sein für die zeitsteuernden Möglichkeiten eines zukunftsorientierten Cargo-Hub wie Addis. Jedenfalls ist er in der Lage, zeitliche Prozesse immer weiter zu beschleunigen. Andererseits kann er dort, wo es sinnvoll erscheint, Abläufe verlangsamen und die Zeit kurzfristig gewissermaßen ‚einfrieren‘.

### 8.3.2 Passagiere: Connection time

Auch für den Passagierbereich am Flughafen Addis Abeba gilt: Das Tempo hat zugenommen. Immer mehr Fluggäste werden in immer kürzerer Zeit und in dichterem Taktung hin- und herbewegt. Dabei generiert der Airport eigene Umstiegswellen, wie bereits in Kap. 8.2 deutlich gemacht wurde. Deren Anteil wächst mit hoher Geschwindigkeit. Im Jahre 2015 stiegen bereits zwei Drittel der am Drehkreuz gezählten Fluggäste in Addis um (BEKELE 2016a:27). Mit diesem Wert rückt man in die Nähe großer Hubs wie Istanbul, das sich aufgrund des rasanten Wachstums von Turkish Airlines und dank seiner geographischen Lage zwischen Europa und Asien mittlerweile als „Drehkreuz für die Welt“ sieht (SCHERFF 2017:29). Tatsächlich werden am Bole Airport zahlreiche afrikanische Ziele in engen Zeitfenstern mit interkontinentalen Flügen aus Europa, USA und Asien verbunden. Dem täglichen Nachtflug aus Frankfurt etwa stehen in Addis am nächsten Morgen innerhalb weniger Stunden Anschlüsse zu fast 50 afrikanischen Destinationen offen. Dementsprechend groß ist der Anteil von Transferpassagieren auf dieser Verbindung; nach Angaben aus der europäischen Verkaufsabteilung steigen durchschnittlich etwa 70-80 % der Passagiere aus Frankfurt in Addis Abeba um (■ Interview 01).

Auf den eigenen Flügen war diese Funktion von Addis als Umsteige-Hub für Afrika deutlich erfahrbar. So etwa schon beim Einchecken am Frankfurter Flughafen durch die Routine-Rückfrage der Check-In-Agentin: „Nur nach Addis?“ Die unmittelbaren Nachbarn in der Warteschlange offenbarten andere Endziele: die Familie, die für einen Safari-Urlaub nach Tansania zum Kilimanjaro Airport fliegt; die Mitarbeiterin in der Entwicklungszusammenarbeit, deren Ziel der Sudan ist; oder der ghanaische Geschäftsmann auf dem Heimweg nach Accra. Solche Eindrücke lassen die breite Kundenstruktur auf dieser Strecke erahnen, die sich aus Touristen, Business-Passagieren, Diplomaten und ethnischem Verkehr zusammensetzt (■ Interview 01). Noch schneller als zwischen Europa und Afrika aber beschleunigen sich die Umsteigeströme zwischen Destinationen in Afrika und Asien (Abb. 166). Ihre Zahl hat sich zwischen 2006 und 2012 mehr als verdreifacht.

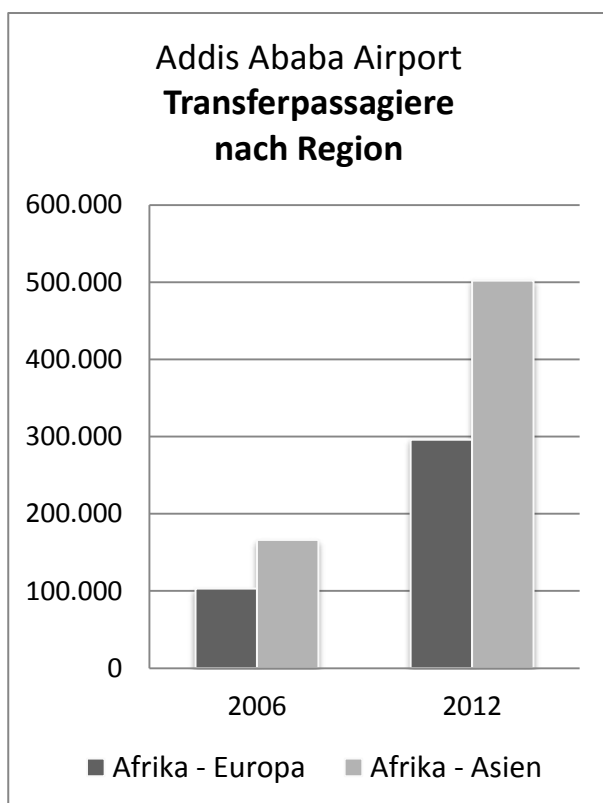


Abb. 166: Transferpassagiere am Addis Ababa Airport nach Region (nach HEINZ/O'CONNELL 2013:79)

All diese Passagiere verlassen in Addis Abeba das Flugzeug und wechseln nur das Gate, um innerhalb möglichst kurzer Zeit eine andere Ethiopian Airlines-Maschine mit dem gewünschten Zielpunkt zu besteigen. Normalerweise gilt dabei: Je größer der Hub, desto länger die Wege zum Einchecken und Umsteigen. Die Studie einer Unternehmensberatung kommt zu dem Ergebnis, dass mindestens die Hälfte der Zeit, die ein Passagier am Flughafen verbringt, für Warten, Einchecken und Gepäckaufgabe investiert werden muss (vgl. FRIESE/KNOP 2015). Addis ist dagegen ein Flughafen der (noch) kurzen Wege. Doch eigene Erfahrungen bei Check-in, Sicherheitskontrolle, Abfertigung und Umstieg zeigen, dass die proklamierten raschen und kurzen ‚connection times‘ nicht immer leicht umzusetzen sind, sondern vielmehr wechselnde Herausforderungen für den Betrieb darstellen.

In öffentlichen Blogbeiträgen, die auf einen Artikel zur Erfolgsgeschichte von Ethiopian antworten (*The Economist* 2012a), kommt eine Realität jenseits grenzenlosen Wachstums zu Wort. Die Rede ist von zeitraubenden Prozessen der Verlangsamung, verursacht etwa durch wiederholte Sicherheitskontrollen am Airport: „Luggage is slow to get when arriving. Immigrations is also horribly slow. Typically takes 3 hours to get to your departure gate. First, you go through security to get inside the airport. Then you check in at airline counter. After check in, you stand in line for hours to go through passport control. Then on to your departure gate where you go through security again. That lengthy process will never suit frequent travelers nor will it allow people explore duty free shops“ (Blog dljr60 4.9.2012). Auch Vielflieger bestätigen wiederholt diese Problematik: „They need to open more check-in counters. [...] Security is a bottleneck“

(m/Reiseagentur; ■ Interview 19). Eine Verbesserung und Beschleunigung der Services findet hauptsächlich für statushohe Kundengruppen statt, ein Großteil der Flughafenutzer bleibt davon ausgeschlossen: „The service is highly elevated to Business Class members: They earn special privileges, like business Lounge, and other priorities. But the majority is Economy Class. [...] They need to improve on that” (m/Berater; ■ Interview 10).

Aus der Erfahrung eigener Sicht zählen weiterhin personelle Engpässe und schlechte Servicequalität zu möglichen Kritikpunkten. Dazu gehören geringe Präsenz im Immigration-Bereich, mangelnde Fremdsprachenkenntnisse beim Personal, kein einheitlich orientierendes äußeres Erscheinungsbild, defekte Rolltreppen und Fahrstühle, überlastete Toiletten und lange Schlangen vor den Zollschaltern. Deutsche Kunden sparen nicht mit Kritik, wie in einigen Kommentaren zu einem Online-Interview mit der Ethiopian Airlines-Geschäftsführung deutlich wird (vgl. SCHULTZ 2017): Anfangs noch recht vorsichtig formuliert („der Flughafen ist gewohnungsbeduerftig“, mkh1), fallen die Bewertungen im Blog in der Folge zunehmend drastisch aus („Der Flughafen ranzig, völlig unterentwickelt. [...] Das Personal eher unlustig. Nö, von Drehkreuz sind die noch weit entfernt“, tuvalu2004). Häufig geben die Kommentare (post-)koloniale Denkmuster wieder („Der Flughafen [sic] hat leider noch absolutes 3. Welt Niveau, chaotisch, zig Flüge die gleichzeitig starten ohne die sicherheitstechnische Infrastruktur“, postmaterialist2011) und werten den afrikanischen Kontinent pauschal ab („Der Umsteigeflughafen in Addis ist [...] nicht deutscher Wohlgefühl-Standard. Wer das braucht, sollte lieber nicht nach Afrika fliegen“, zema). Von europäischen Kunden erwartete Standards seien mit der Häufung von Missständen in Addis nicht zu vereinbaren: „Was bei anderen Fluglinien/ Drehkreuzen auch mal vorkommt, ist bei ET und dem FH Addis Ababa eher normal. Sicher gut im afrikanischen Vergleich, aber eher unteres Mittelfeld (sehr unten) im weltweiten Kontext“ (sunyani). In internationalen Bewertungsportalen wie ‚Airline Quality‘ finden sich ähnliche, meist negative Wahrnehmungen. Selbst Experten, die für die Performance von Ethiopian Airlines durchaus Anerkennung finden, konstatieren für die Transferbereiche am Hub in Addis gravierende Mängel, wie „poor lounges, hopeless security flows, and leaking roof“ (MILLS 2016). Aber auch viele Mitarbeiter teilen die Ansicht, dass sich der Flughafen verbessern und modernisieren müsse, um im internationalen Vergleich standhalten zu können. „As Addis Ababa is the city where many international organizations including African Union are located, the service have to be competitive with other big Airports” (📅 3/27). Auch lokale Berater sehen Handlungsbedarf und fassen die Situation wie folgt zusammen: „There is need for transit management, efficient moving of people and goods“ (■ Interview 10). Der wiederkehrenden Erfahrung von Verlangsamung oder sogar Stillstand innerhalb all der Beschleunigungsprozesse, die wirksam werden, sei entgegenzuarbeiten.

Die staatliche Flughafenbetreibergesellschaft plant, diesbezüglich effizienter zu werden und die Einrichtungen zu optimieren, insbesondere zur Beschleunigung der Abläufe und einer damit erhofften Verbesserung „from ordinary service to excellent or wow services“ (■ Interview 13). Dieser Absicht folgte offensichtlich auch die 2017 getroffene Entscheidung, den vielfach als unprofessionell beklagten Flughafenbetrieb direkt in die Hände von Ethiopian Airlines zu geben. Diese bewusst durch den Staat eingeleitete Strukturveränderung (vgl. Kap. 5.2.2) will den genannten Herausforderungen begegnen und den Hub in Addis global anschluss- und konkurrenzfähig

machen: „The group formation is a step forward to improve the competitiveness of the Ethiopian Airlines Hub by taking advantage of the proven record of fast and sustainable growth strategy”. Die Airport-Leitung erhofft sich, als neue ‚Business Unit‘ der Fluggesellschaft vom Know-how und dem globalen Renommee der Airline profitieren zu können, und verspricht volle Kundenorientierung: „The ultimate aim is to upgrade the customer experience at the airport to meet global standard and thereby making ADD airport the best connecting hub in Africa” (CAPA 2017). So soll ein schon seit langem benötigtes Hotel, das speziell für umsteigende Fluggäste vorgesehen ist, nach seiner Eröffnung die Bedingungen entscheidend verbessern. Beachtung verdienen bei der Service-Offensive jedoch nicht nur die Umsteiger und Vielflieger, sondern auch jene Kunden, die selten oder zum ersten Mal in ihrem Leben fliegen. Sie brauchen besondere Begleitung und Unterstützung, worauf schon Reiseagenturen zu achten haben. „Visitors are not allowed to company travelers to check-in counters. But maybe passengers are afraid and don’t know English” (m/travel agent; ■ Interview 19). Geplant ist es, die Attraktivität von Addis Abeba als Umsteigerflughafen auch mit ausgebautem Einkaufsangebot zu steigern: „We are going to implement a larger duty free shopping center with a multiple amenity in Addis Ababa international airport. If we provide very good duty free shopping products as well as local products in a reasonable price and best quality, passenger prefer to transit Addis” (m/Airport Customer Service; ■ Interview 13).

Die Anzahl der Transferpassagiere in Addis soll sich eigenen Projektionen zufolge alle vier Jahre mehr als verdoppeln (EAE 2017). Allerdings stellt sich die Frage, ob das auf Basis der letzten Jahre angenommene sehr hohe Wachstumstempo von jährlich 20 Prozent realistisch bleibt. In jedem Falle wird die Zeit am Bole Airport ein zentraler Faktor kritischen Wachstums für seine Leiter, Mitarbeiter und Kunden. Das betrifft die „total travel time“, die der Flughafen als global vernetzter Standort anbieten kann, aber auch die Umsteigezeit als „connection airport“ seines Home-Carriers, die „access time at the departure and arrival“ für alle Nutzer und einen möglichst geringen Unterschied „between desired and offered departure time“ (GROSCHKE 2007:22) für seine Passagiere.

### 8.3.3 Operating Bole Airport: Speed limits

Die Feldforschung hat durchweg bestätigt: Aufgrund seiner hohen Wachstumsgeschwindigkeit erreicht der Flughafen Addis in den Stoßzeiten des Betriebs seine Kapazitätsgrenzen. Dann nämlich verzögern lange Schlangen vor den Sicherheitskontrollen die landseitigen Abläufe, und Überlastungen im Gebäude und auf dem Rollfeld führen zu Staus am Boden und in der Luft. Mit dieser Ambivalenz zwischen Schnelligkeit und Stillstand erscheint der Flughafen tatsächlich als „das rasende Standbild unseres Lebens“ (DE BOTTON 2010:Klappentext).

Die in Bole existierende Infrastruktur ist kaum in der Lage, dem Grad der aktuellen Beschleunigung standzuhalten. Im Jahre 2003 war das neue Terminal 2 für internationale Flüge eröffnet worden (vgl. Abb. 167) mit einer Kapazität, die für die nächsten zwei Jahrzehnte ausreichen sollte. Doch der Bedarf ist in der Zwischenzeit so schnell gewachsen, dass die Anlage bereits 2013 an ihre Grenzen gestoßen ist.





Abb. 167: Internationales Terminal 2 am Bole Airport (WIKIPEDIA 2010)

„When we started building terminal 2 some members of the international community said that it was too big for Ethiopia. They called it was a white elephant. But, to the surprise of many the terminal became congested long before the forecasted period” – so fasst es die Flughafenbetreibergesellschaft zusammen (zit. nach BEKELE 2015b). An diesem Beispiel beweist sich ein paradoxer Befund: Indem Prozesse schneller ablaufen als erwartet, kann es zu Verlangsamung und Stillstand kommen, bis hin zu Rückschritten.

Der Bole International Airport besitzt ein Start- und Landebahnsystem, das gegenwärtig bereits in den Spitzenzeiten des Linienflugverkehrs überlastet ist. Doch hinzu kommen Flugbewegungen von Piloten-Trainings sowie Charter- und Businessflüge. Besonders letztere sind von beträchtlicher Anzahl in einer Stadt, die mit ihren zahlreichen internationalen Institutionen und Kongressen als das diplomatische Herz Afrikas gilt. Aufgrund dieser vielfältigen Nutzungsstruktur musste die zivile äthiopische Luftfahrtbehörde besorgt feststellen: „It has become a challenging task to accommodate all these flights on one run way” (zit. BEKELE 2016k). Auch nach der Entscheidung des Transportministeriums, eine weitere Landebahn zu bauen, ist neben einer Machbarkeitsstudie noch keine Umsetzung dieser Maßnahme absehbar. Optimierte Rollwege und eine effizientere Steuerung sollen das bestehende System verbessern, wie ein Experte des Bereichs Luftraumnavigation erhofft: „We also need to improve run way occupancy time” (zit. BEKELE 2016h). Dennoch sehen sich, wie zu beobachten war, erste Akteure bereits jetzt zu Konsequenzen gezwungen. Teile der praktischen Pilotenausbildung an der Ethiopian Aviation Academy wurden aufgrund der Engpässe in Bole provisorisch an andere Standorte ausquartiert, wie an den Flughafen in Hawassa oder an die von Addis aus näher gelegene Lake Bishoftu Air Force Base.

Flughäfen üben anerkanntermaßen generell einen beträchtlichen Einfluss auf ihre Umgebung aus (vgl. MCNEILL 2011:150). Auch in Addis gilt der Wunsch, „airports should be environmentally friendly, they should not disturb” (m/Airport Verwaltung Umwelt; ■ Interview 30). Doch sind in der Umgebung des Bole Airport Konflikte entstanden. Mit dem Wachstum des Flughafens ist erkennbar eine fortschreitende Suburbanisierung seines Umfelds einhergegangen. Infolge der raschen Bevölkerungszunahme und eines steigenden Siedlungsdrucks rücken Bewohner und der expandierende Flughafen räumlich immer näher aneinander. „When Bole was founded, it was a suburban area. It was not the center of the city. [...] By now, it is surrounded by residents area” (■ Interview 30). Das flughafeneigene ‚Environmental Impacts Assessment‘ wird sich der Frage des täglich und nächtlich zunehmenden Fluglärms annehmen müssen. Problema-

tisch in Äthiopien ist darüber hinaus die Zunahme von „wildlife hazard and bird strike incidents“ (■ Interview 27). Während Zusammenstöße mit wild lebenden Tieren eher auf regionalen Airports wie in Dire Dawa, Mekelle oder Bahir Dar auftreten, ist die Gefahr von Vogelschlag auch in Addis Abeba besonders hoch. Mitverantwortlich dafür sind illegale Schlachtereien in der Nachbarschaft des Flughafens, die große Greifvögel anlocken. Sie sollen, so war wiederholt zu erfahren, geschlossen werden, und verstärkte Zäune sollen Tieren das Erreichen der Flughafenfläche erschweren. Die nationale Flughafenbetreibergesellschaft hat eigens ein Department für ‚Safety Management & Environmental Protection Office‘ eingerichtet.

Es gibt eine Vielzahl solcher operativer Herausforderungen am Bole Airport, die aus dem schnellen Wachstum des Aviation-Sektors resultieren. Dies erkennt sogar das Flughafenmanagement an: „All the problems we are discussing today are caused by the fast growth“ (■ Interview 12). Mit dem Geschwindigkeitszuwachs, der durch den Expansionskurs der staatlichen Fluggesellschaft weiter beschleunigt wird, steigen die Anforderungen besonders im operativen Bereich. Nicht nur die direkten Institutionen der Luftfahrt, sondern sämtliche staatlichen Akteure müssen koordiniert zusammenarbeiten, um mit dem augenblicklichen Entwicklungstempo mithalten zu können.

Es sind jedoch auch natürlich-geographische Bedingungen, die dem Flughafen Geschwindigkeitsbegrenzungen auferlegen. Seine Höhenlage (Abb. 168) wird immer mehr zum Problem.

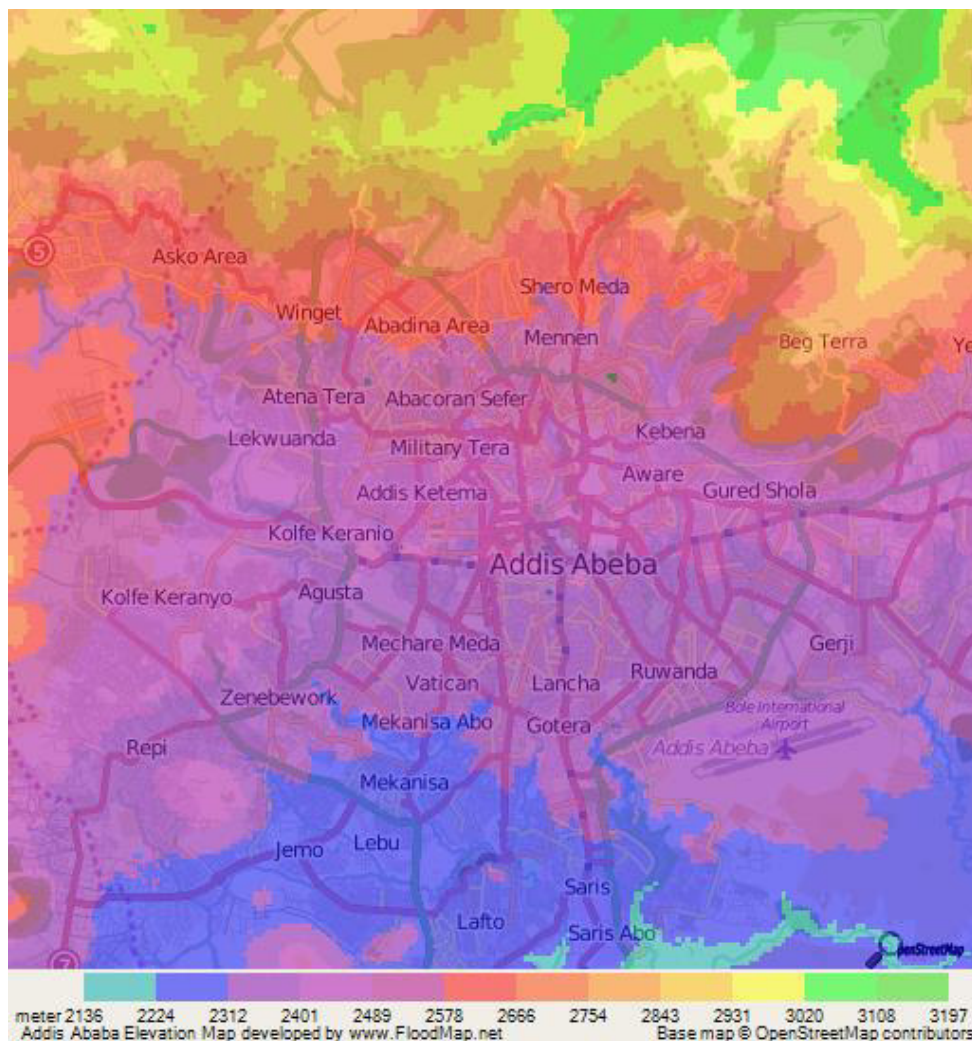


Abb. 168: Höhenlage Addis Abeba mit Flughafen und Umgebung (FLOODMAP 2012)

Schon in einer der ersten Auflagen der „Geography of Air Transport“ hieß es: „Altitude alone can affect the siting of airports, and is an important consideration in the case of plateau sites, e.g. in East Africa“ (SEALY 1966:32). Die mit zunehmender Höhe immer dünner werdende Luft verschlechtert die Eigenschaften für den Flugbetrieb. Flugzeuge benötigen für einen Start in großer Höhe mehr Kerosin und eine längere Strecke zum Abheben, oder sie müssen ihre Zuladung verringern, um eine ähnliche Leistung wie in niedriger gelegenen Gebieten zu erreichen. Der mehr als 2.300m hoch gelegene Bole Airport bietet in dieser Hinsicht eher ungünstige Voraussetzungen: „High altitude here is difficult for pilots to manage. And it’s not economical for Airlines“. Allerdings stellen die besonderen Flugbedingungen im äthiopischen Hochland, häufig gepaart mit schwierigen Wetterverhältnissen zur Regenzeit, für die im Land trainierten Piloten kein generelles Problem dar. Insider wissen zu berichten: „Ethiopian pilots are trained here in high altitude. Lowland landing and take-off is easy for them. The reverse is true for other pilots. Emirates pilots are very sensitive“ (m/Airport Verwaltung; ■ Interview 47).

Doch auch für Ethiopian Airlines wird die Höhenlage am jetzigen Standort in Addis zur „challenge [...] to provide ultra-long-haul, nonstop service“ (GEBREMARIAM 2015). Selbst ihre Flugzeuge mit der längsten Reichweite (Typ Boeing 777-200LR; ca. 13.880 km) können vom Bole Airport westliche Langstrecken Richtung Nordamerika nicht nonstop bedienen, sondern müssen einen Tankstopp einlegen. „The refueling stop is necessary because Addis Ababa is at such a high altitude, so the plane is weight restricted on departure“ (SCHLAPPIG 2016). So landen die Flüge nach Toronto, Washington und Los Angeles auf halber Strecke zum Auftanken in Dublin. Die Route nach New York führt über einen Zwischenstopp im westafrikanischen Partnerhub Lomé (Abb. 169). Die Rückflüge dagegen können dank des dann geringeren Landegewichts nonstop bedient werden – mit Ausnahme der (weitaus längeren) Strecke von der amerikanischen Westküste. Der Konkurrent Kenya Airways operiert vom 700m niedriger gelegenen Jomo Kenyatta Airport aus. Er hat deshalb bereits vor Eröffnung die Verbindung Nairobi – New York als bis jetzt einzigen Nonstop-Flug Ostafrikas in die USA für sich reklamieren können (ATW 2018b).



Abb. 169: Routenführung Ethiopian Airlines-Flüge von Addis nach Nordamerika (SCHLAPPIG 2016)

Zusammen mit ihrem Airport befindet sich die Stadt Addis Abeba auf einem Beschleunigungskurs, dessen Geschwindigkeit stetig weiter zunimmt. Nicht alle von der Beschleunigung eingenommenen Bereiche können das hohe Tempo gleichmäßig übersetzen, viele Akteure kommen nicht mit und werden abgehängt. Das Diktat der Entwicklung wird so schnell umgesetzt, dass bewährte Zustände den schnelleren Dynamiken weichen müssen. Insofern bedarf es einer ausgewogenen Wachstumsgeschwindigkeit mit diversifizierten Entwicklungspfaden und einer Entzerrung der Zeiträume. Diese Herausforderung stellt sich in besonderem Maße für die Akteure der Flughafen- und Luftfahrtorganisationen. Sie sehen sich angehalten zu einem Prozess, der vermittelt: „building agile, [...] flexible organizations, to handle the changing needs of the customers that can cope up the rapid and transformational changes of the service industry“ (m/Airport Customer Service; ■ Interview 13). Eine solche Differenzierung zwischen Beschleunigung und Stagnation findet sich nicht nur in den Bereichen rund um den Flughafen wieder. Sie gilt für die Entwicklung eines Landes insgesamt, dessen gegenwärtiger Zustand sich mit „dancing while standing still“ beschreiben lässt (BONSA 2016).

#### 8.4 Hub für Antizipation: Sich selbst überholende Vorhersagen

„Wir entwickeln Addis Abeba zum Dubai von Afrika. In der Luftfahrt, im Tourismus und als wichtiges Drehkreuz, um Afrika mit dem Rest der Welt zu verbinden. In dieser Gleichung spielt China eine sehr zentrale Rolle“ (Tewolde GebreMariam, zit. nach WEDEKIND/SPAETH 2018:28) – Vorhersagen im Aviation-Bereich, wie diese aus der Leitung der äthiopischen Fluglinie, werden stets mit bestimmten Aussagen und Interessen verknüpft. Als visionäre Imagination des Ungewissen versuchen sie, strategische Bedeutung zu erlangen. Globale Zukunftsprognosen, etwa des europäischen Flugzeugherstellers Airbus, sehen ungebrochen optimistisch ein durchgängiges Wachstum des Luftverkehrs (Abb. 170).

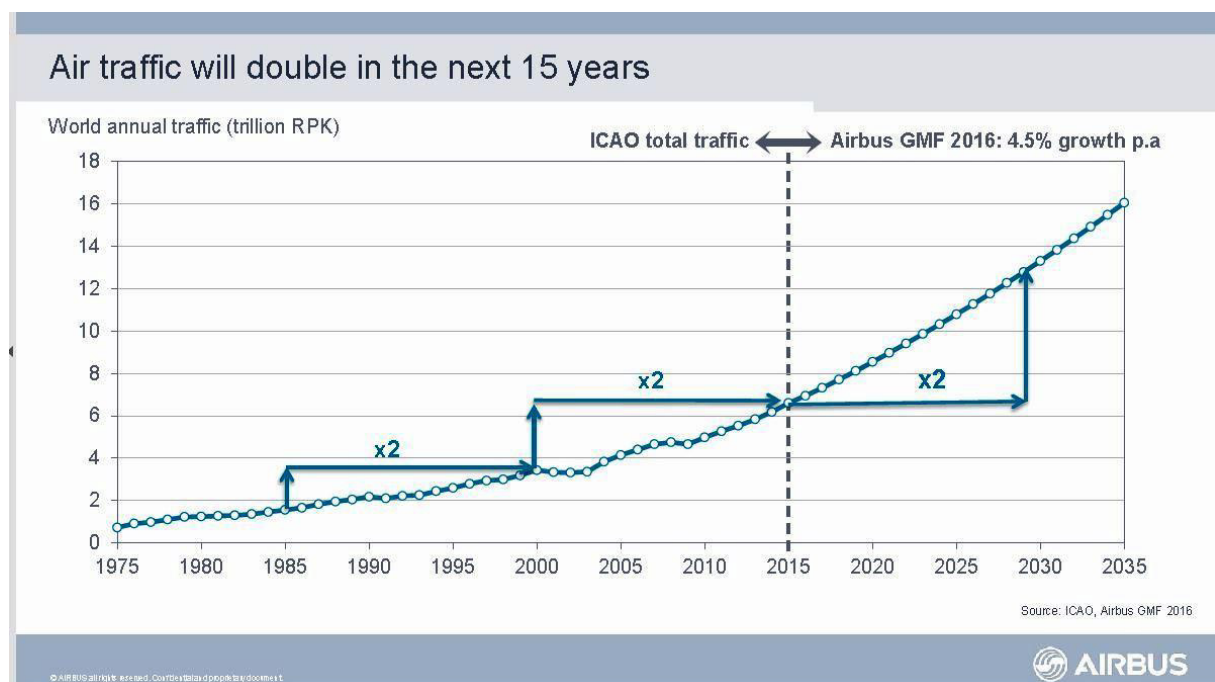


Abb. 170: Entwicklung des globalen Luftverkehrs und Zukunftsprognose (GORDON 2016:19)

In ihren Modellen jedoch stehen regionale Differenzen, Marktsättigung und Kapazitätsgrenzen eher im Hintergrund. Dabei ist die Luftfahrt ein Bereich mit hoher Volatilität gegenüber wirtschaftlichen Schwankungen und mit starker Abhängigkeit von politisch und gesellschaftlich stabilen Strukturen. In diesem Umfeld können einzelne Faktoren plötzlich von getroffenen Annahmen abweichen und in ihrer Wechselwirkung mit anderen Parametern zu unvorhergesehenen Ausschlägen und Abweichungen führen. Alternative Studien bieten daher unterschiedliche Szenarien an. Die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt etwa stellt in ihren Prognosen einem Modell global einheitlichen Wachstums das einer fragmentierenden Entwicklung gegenüber: „Strong economic growth in an increasingly globalised world“ konkurriert mit einer „world of increasing tensions between regions, with more security threats, higher fuel prices, reduced trade and transport integration and knock-on effects of weaker economies“ (EUROCONTROL 2013:10). Marktspezifische Zukunftsprognosen und Businessmodelle sollten insofern stets mit Erkenntnissen einer Sozialforschung verknüpft werden, die offen ist für politisch, sozial und ökonomisch sich wandelnde Bedingungen. Vor diesem Hintergrund stehen „Geographies of the Future“. Sie untersuchen, inwieweit die gegenwärtige gesellschaftliche Aushandlung zukünftige Entwicklungsszenarien antizipiert und räumliche Strukturen verändert (MÜLLER-MAHN/ETZOLD 2014). Krisen und Unsicherheitsfaktoren können dabei ebenso eine Rolle spielen wie Wunschvorstellungen, Interessenlagen und Machtverhältnisse. „Futures are brought into the present and [...] appear to overshadow events right now“ (ANDERSON/ADEY 2012:1529).

Wie sich Zukunftsgestaltung im ruralen Afrika zwischen landwirtschaftlicher Intensivierung und naturräumlicher Konservierung auswirkt, ist mittlerweile zum Gegenstand interdisziplinärer Sonderforschungsbereiche geworden (MÜLLER-MAHN/GEBAUER 2018). Doch auch rund um den Flughafen Addis Abeba gibt es sehr umfangreiche Zukunftsentwürfe, die bereits jetzt in vielfältiger Weise auf die Gegenwart einwirken und räumlich sichtbar werden. Für den Betrieb am Bole Airport lautet die Maxime: „Our vision is to be the leading Airport Service Provider in Africa by 2025“ (m/Airport Operation; ■ Interview 12). Dafür existiert eine Erweiterungsagenda, die eine Vergrößerung der Kapazitäten im Rahmen des ‚Bole Expansion Project‘ vorsieht. Doch diese Zukunft überholt sich bereits selbst, und formulierte Strategien müssen in immer kürzeren Zeitintervallen aktualisiert werden. Für den Flughafen bedeutet das: Neben dem Ausbau am jetzigen Standort in Bole gibt es inzwischen Pläne für den Bau eines neuen Großflughafens im südlichen Umland der Hauptstadt.

Parallel dazu hat auch die nationale Airline ihre eigene Wachstumsagenda formuliert. Seit 2010 antizipiert die ‚Vision 2025‘ einen Zuwachs in sämtlichen Betriebsbereichen wie Passagier- und Cargotransport, Aviation Training, Catering, Wartung, Ground Services und Inlandsflugverkehr (ETHIOPIAN AIRLINES 2015a; vgl. Kap. 5.3.3). Einen großen Teil ihrer selbstgesteckten Ziele auf dem Weg zum führenden afrikanischen Luftfahrtunternehmen hat die Airline bereits vorzeitig erreicht (ONEN 2018); sie passt daher ihre Strategie laufend an: „We need to plan more“ (m/Airline PR; ■ Interview 05).

Der Flughafen antizipiert Zukunft in einem „so großen und bis heute wenig erschlossenen Land“. Doch der erhoffte „Anschluss der Bevölkerung an die Zukunft“ (WEDEKIND/SPAETH 2018:24) ist damit noch nicht gegeben. Der Hub zieht gewichtige Einflüsse von außen an. Sie

mögen mit dem nationalen Entwicklungskurs Äthiopiens übereinstimmen. Mit individuellen Zukunftsentwürfen aber, mit persönlichen Raumwahrnehmungen und Zeitempfindungen können sie sehr wohl in Widerspruch geraten.

### 8.4.1 Bole Expansion Project

Passagiere und Fracht nehmen am Flughafen in Addis schneller zu, als man erwartet hat. „With the existing growth there will come a time, when this airport cannot accommodate the increasing number of passengers” (m/Journalist; ■ Interview 04). Mit den prophezeiten Wachstumsraten wird sich die Anzahl der Passagiere bis zum Jahr 2025 von 7 auf über 20 Millionen verdreifachen. Nicht nur der Chef der Airline ist sicher: Die herkömmlichen Kapazitäten reichen dafür nicht aus, „Addis’ Bole Airport is a big constraint“ (zit. nach MILLS 2016). Aus diesem Grund ist der Flughafen kurz- und mittelfristig dazu gezwungen, an seinem jetzigen Standort zu expandieren.

„Bole Expansion Project“ ist der Name für ein Ausbauprojekt, das ursprünglich als Kapazitätserweiterung in zwei voneinander getrennten Phasen konzipiert war. Doch während der Planungen ist die Nachfrage derart stark gestiegen, dass die Betreibergesellschaft beide Phasen zu einem einzigen Expansionsprojekt vereinigt hat. Ähnlich wie in anderen Bauprojekten im Land kommen die wichtigsten Akteure für die Realisierung des Vorhabens aus Asien (vgl. Kap. 7.1.3). Die Export-Import Bank of China (China Exim Bank) gewährte einen Großteil der Kredite für den 340 Millionen Dollar teuren Ausbau als Darlehen an die äthiopische Regierung. China erhofft sich dafür einen steigenden Absatz seiner Produkte und Dienstleistungen und sieht den Flughafenbau als renommiertes Vorzeigeprojekt, von dem weitere ökonomische Impulse für die eigene Wirtschaft auf dem afrikanischen Kontinent ausstrahlen sollen (m/Reiseagentur; ■ Interview 19). Das chinesische Bauunternehmen China Communications Construction Company (CCCC) – das bereits die mautpflichtige Autobahn Addis-Adama Expressway fertigstellte und weitere Schnellstraßen (z.B. entlang des Omo River im südlichen Äthiopien) errichtet – begann 2011/2012 mit der Flughafenerweiterung.



Abb. 171: Bole Expansion Project – Simulation (EAE 2014), Baustelle 2015/16 (ABDU 2015, KALEYESUS 2016s)

2018 stehen die Arbeiten an dem neuen Abfertigungsgebäude (vgl. Abb. 171) zwischen internationalem Terminal 2 und nationalem Terminal 1 kurz vor dem Ende. Über diese Erweiterung und eine neue Zubringerstraße als Brücke sollen sich schon von der Landseite weitläufige Eindrücke aufbauen: „A new upper level check-in hall and the elevated driveway [...] are presenting a modern and visionally striking new image“. Die Sprache des zugehörigen animierten Werbefilms betont offene Architektur, kundenfreundliche Umgebung und einfache Orientierung: „The passengers will continually experience the openness of the spaces. Way-finding will be simple and intuitive, and a valuable aspect of enhanced orientation“ (EAE 2014). Zu den geplanten Einrichtungen gehören zahlreiche neue Lounges, Shops und Restaurants, Büros sowie Warte- und Erholungsräume. Weitere Bestandteile des Ausbauprojektes sind zusätzliche Boarding Gates, Flugzeugbrücken sowie Parkplätze für Passagiere und Flughafenmitarbeiter. Darüber hinaus ist für ausgewählte Fluggäste und Politiker ein VIP-Terminal vorgesehen.

Doch auch weitere Ausbauvorhaben jenseits des unmittelbaren Terminalbereichs sollen den Flughafen als Hub attraktiver machen. Ein Vier-Sterne-Hotel mit 370 Zimmern, so war wiederholt zu hören, wird eine wichtige Rolle für Addis als Umsteigeflughafen spielen. Transitpassagiere, deren Anschlussflug erst am nächsten Tag startet, können dann direkt nach der Landung komfortabel per Shuttlebus zu ihrem Hotelzimmer gelangen. Auch hier überholt die Planung sich selbst: Als zweite Phase ist der Anbau eines ebenfalls von der Airline betriebenen Fünf-Sterne Hotels mit 637 Zimmern, Duty-Free-Shop, Cultural Shop und Aviation-Museum vorgesehen (TADESSE 2017). Andere Geschäftseinheiten, die massiv am Bole Airport ausgebaut werden, betreffen Wartung (Hangar für Großraumflugzeuge), Fracht (Cargo-Terminal mit Kühleinrichtungen; vgl. Kap. 7.3.1) und Ausbildung (im Rahmen der eigenen Aviation Academy). Eine neue Catering-Produktionsstätte macht den Standort mit täglich bis zu 100.000 ausgelieferten Mahlzeiten nach eigenen Angaben zum „most competitive and leading in-flight catering service provider in Africa“ (BEKELE 2016j).

Alle diese Infrastrukturmaßnahmen antizipieren als Meilensteine der ‚Vision 2025‘ bereits jetzt den Ausbau der Airline zum größten Luftfahrtunternehmen in Afrika. Doch ihrer Umsetzung sind am jetzigen Standort Grenzen gesetzt. „The Bole expansion is limited by space, time, and money“ (SKYSCRAPERCITY.COM 2018, Blog: Starchow 3.2.2018). Flächenressourcen sind chronisch knapp, und die Zeit drängt, denn Ethiopian Airlines möchte an ihrem Hub wachsen und keine Passagiere an die Konkurrenz verlieren. Auch ist das finanzielle Budget für die Ausbaumaßnahmen am Standort gedeckelt und bietet wenig Spielraum. Auf diesem zukunftsorientierten, jedoch begrenzten Entwicklungspfad rücken – paradox und doch folgerichtig in einer sich selbst überholenden Zukunft – andere, noch größere Dimensionen in Sichtweite. „Ethiopian’s aggressive strategy [...] to position Addis Ababa as a key gateway to the continent have helped boost traffic levels. However, success in all those fields could mean that Addis Ababa will soon need a new airport in order to keep pace with the growth“ (ATW 2016e).

### 8.4.2 Visionen eines neuen Mega-Hub

„The capacity of Addis Airport is not sufficient“, so stellt ein Wirtschaftsberater ernüchtert fest. Aus seiner gegenwärtigen Perspektive scheint insofern seine Forderung gültig: „For transformation Ethiopia needs another airport“ (■ Interview 10). Tatsächlich ist unter einem längerfristigen Zeithorizont der Bau eines Großflughafens vorgesehen. Er soll auf den bisher anvisierten Entwicklungszielen aufbauen und mit seiner Realisierung völlig neue Dimensionen aufschließen. So verspricht sich das Transportministerium: „The new mega hub will move the aviation industry in Ethiopia to a higher level“ (zit. nach *Africa-OnTheRise* 2015).

Bereits 1981 war ein Gutachten in Auftrag gegebenen worden, das die Flughafenfrage zukunftsweisend beurteilen sollte. Mit Expertise des Flughafens Frankfurt hatte es dort geheißen: „However, it has to be considered that due to the existing topographical limitations at the site of Bole International Airport and due to the probable development of the housing areas of Addis Ababa to the south (close to the airport), a long-term extension of Bole International Airport is basically limited to the existing size“. Daher war man zu der Empfehlung gekommen: „On balance of all pros and cons and from the point of view of long-term development it seems likely to decide for a new international airport at a site [...] where the airport development is not restricted for the future“ (KOCKS CONSULT GMBH 1981:109f.).

Für die immer konkreter gewordenen Planungen spielen heute nicht nur neue technologische Standards und freie Flächenressourcen eine Rolle. Ein entscheidender Faktor ist und bleibt die Höhenlage. In einer tiefer gelegenen Region, wie sie südlich von Addis Abeba beginnt, würden sich – wie bereits erwähnt – gegenüber dem 2.300m hohen Bole Airport die physikalischen und aerodynamischen Voraussetzungen für den Flugbetrieb entscheidend verbessern. Auch die ökonomische Bilanz würde dort günstiger, vor allem was den Einsatz großer und schwerer Flugzeuge betrifft. „So, when you go down to lowland areas the fuel efficiency of the aircraft increases“ (m/Journalist; ■ Interview 04). Dabei summieren sich kleine Einsparungen schnell auf beträchtliche Werte. Für den effizienten Betrieb eines neuen Mega-Hub sprechen aus Sicht des Airline-CEO daher sowohl die gemäßigte Höhenlage als auch der Einsatz neuester Flugzeugtypen: „the plan will likely be a combination of us moving to a new airport which is slightly lower, about 1,900 meters above sea level, and of course new generation airplanes“ (zit. *ch-aviation* 2016b).

Zentral bleibt die Frage nach dem konkreten Standort. In einem Gespräch mit einem lokal ausgewiesenen Luftfahrtjournalisten war zu erfahren, dass die mit der Machbarkeitsstudie betraute französische Flughafenberaterfirma *Aéroports de Paris Ingénierie* drei Areale südlich von Addis Abeba in die engere Auswahl zieht (■ Interview 32): Tefki, Abusera/Dukem und Alem Tena (vgl. Abb. 172). Die Gegend entlang der Straßenverkehrsachse Addis-Adama Expressway bzw. weiter südwärts entlang der Hawassa Road verwandelt sich augenblicklich mit ihren Produktionsstätten mehr und mehr in einen Industriekorridor. Es haben sich Cluster ausgebildet für Produktionsbereiche wie Textilien bzw. Bekleidung, Ledererzeugnisse, Nahrungsmittel, Schnittblumen und Zement.



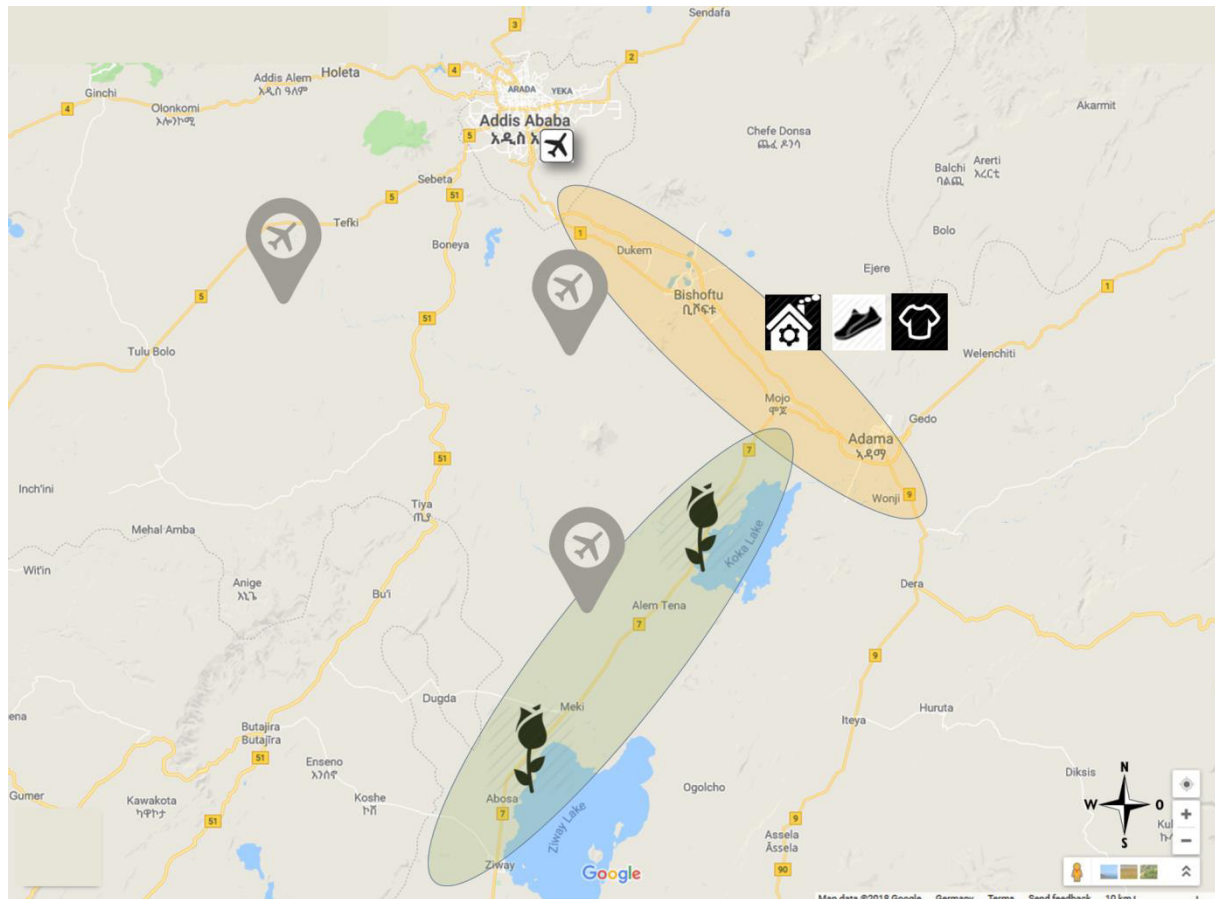


Abb. 172: Potenzielle Standorte eines neuen Mega-Hub-Airports für Addis Abeba (Eigene Darstellung, Kartengrundlage GOOGLE MAPS 2018b)

Eine endgültige Entscheidung über den neuen Standort war zur Zeit der letzten Feldbegehung noch nicht gefallen. Nach Auskunft des Flughafenbetreibers laufen Beratungen darüber im staatlichen Transportministerium: „After holding adequate deliberations and evaluating the proposed locations the government will make a final decision” (zit. *Africa-OnTheRise* 2015). Weitergehende, konkretere Informationen waren weder in den Medien noch von Seiten der Interviewpartner zu erhalten. Später hieß es, dass die Planungen aufgrund der politischen Instabilität im Land zunächst auf Eis gelegt worden seien, um mit dem neuen Premierminister Abiy Ahmed Ali 2018 wieder aufgenommen zu werden. Es mögen aber auch taktische Gründe und politisches Kalkül eine Rolle für die zurückhaltende Informationslage gespielt haben – in der Absicht, kostspielige Immobilienspekulationen und hochbrisante Landkonflikte möglichst zu verhindern (m/Transportministerium; ■ Interview 17). Mussten doch in der Umgebung von Dukem schon einmal zahlreiche Menschen einem infrastrukturellen Großprojekt weichen: Äthiopiens erster Industriepark ‚Eastern Industrial Zone‘ etwa 30km südöstlich der Hauptstadt hatte dort zu einer Umsiedlung von mehr als 300 Bauern geführt – gegen beträchtlichen Widerstand in der lokalen Bevölkerung, wie immer wiederkehrend bei der kritischen Frage der Landnutzung (vgl. GARDNER 2018). Einiges spricht dafür, dass sich die Gegend um Alem Tena als am besten geeigneter Standort durchsetzen könnte, vor allem aufgrund der guten Anbindung an die Industrie und der Nähe zum Bevölkerungsschwerpunkt Adama/Nazret – so vermuten auch Vertreter der Aviation Academy (■ Interview 46). Alle drei konkurrierenden Standorte werden damit geographisch zwar

deutlich weiter vom Stadtzentrum Addis Abeba entfernt sein, aber ihre Lage erscheint dennoch „rather central with respect to the fast growing industrial expansion along the traffic line“ (TRÖGER 2009:266). Der Anschluss an diese bereits entwickelten Transportachsen verspricht effizientere Rahmenbedingungen für den Betrieb eines Großflughafens, der mit neuer Infrastruktur und mehr Platz im Umfeld noch größere Leistungen erbringen will.

Die Rhetorik rund um einen neuen Mega-Hub spart nicht an Superlativen. Von Seiten der Flughafenbetreiber werden gigantische Kapazitäten angekündigt. Die Rede ist von bis zu 120 Millionen Passagieren pro Jahr, vier Start- und Landebahnen und mehreren Terminals (SISAY 2016). Zum Vergleich: Der nach Passagieraufkommen größte Flughafen weltweit ist der Hartsfield Jackson Airport in Atlanta/USA mit knapp 104 Millionen Passagieren im Jahr 2017 (ACI 2018). Die Planungsvisionen in Äthiopien umfassen nicht nur einen neuen Flughafen, sondern auch sein gesamtes Umfeld. Mit Hotels, Shopping Malls, Büros und Apartments möchten die Flughafenbetreiber ein Entwicklungsmodell umsetzen, das auch städtische Funktionen neu ansiedelt: „It is not only a runway and terminal that we are going to build. It is going to be an airport city“ (zit. *Africa-OnTheRise* 2015).

Aus afrikanischer Perspektive zieht man bereits Parallelen zwischen den großen Drehkreuzen des Nahen Ostens und den Airport-Ambitionen Äthiopiens: „They are trying to take on the Gulf three“ (ALLISON 2015). Einige Stimmen stellen den neuen Flughafen sogar auf eine Stufe mit London-Heathrow (*The Economist* 2012a). Vormalig praktizierte Bescheidenheit von Seiten der Airport-Akteure („You have to be frugal“, zit. MILLS 2016) weicht mittlerweile überbordendem Drang nach Größe: „The airport we are planning to build is going to be huge. Very huge. [...] It will be one of the biggest airports in the world“ (zit. MESERET 2015). Überall dienen, in Zeiten der Globalisierung, nicht zuletzt Flughafenprojekte der Zurschaustellung eigener Stärke und der Demonstration von Macht und Kontrolle. Sie besitzen nicht nur das Potenzial, die jeweilige nationale Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern, sondern sind auch dazu in der Lage, weltweit „die Verkehrsströme in der Luftfahrt massiv zu verändern“ (FLOTTAU 2014:18).



Abb. 173: Aviation Mega-Cities 2035 (nach GORDON 2016:28)

Diese Wertigkeit und Symbolkraft zeigt sich nun auch in Äthiopien, wie an anderen globalen Flughafen-Schauplätzen wie Peking, Mexico-City, Dubai oder Istanbul. Die Zahl solcher ‚Aviation Mega-Cities‘, die den internationalen Flugverkehr dominieren, sehen Marktstudien bis zum Jahr 2035 von derzeit 55 auf 93 ansteigen (vgl. Abb. 173). Diesen Prognosen zufolge wird dann auch Addis Abeba als globaler Standort vertreten sein. Aus dem Ausland lassen sich jedoch auch kritische Töne zum Flughafenbau in Äthiopien vernehmen. So plädierte der CEO der IATA bereits 2015 für eine Mäßigung der Pläne und warnte vor Überdimensionierung und zu hohen Kosten. „What we would like to see is that investment in better infrastructure takes place in a measured way after consultation with the users and [...] is not building palaces which cost too much and much bigger than what the industry needs at that time. It is important that the airports that are built are the right size and not being built wastefully“. Der Dachverband der Fluggesellschaften wünscht sich auch mehr Einsicht in und Mitwirkung an den Ausbauplänen. Äthiopien hingegen weist diese Kritik zurück, da man lediglich auf Basis des schnellen Wirtschaftswachstums und der steigenden Nachfrage nach Flugverkehr plane. Im Anfangsstadium wolle man sich zunächst mit den nationalen Stakeholdern beraten, bevor man die weltweiten Institutionen einbeziehe – so der Flughafenbetreiber. „When the right time comes we will consult all the local and international airlines operating in Ethiopia. We will also be happy to work with IATA and the International Civil Aviation Organization (ICAO). They have a rich experience and we believe that they would give us input“. Im übrigen reklamiert die äthiopische Seite für sich, die von der Weltgemeinschaft lange bemängelte, afrikanische „poor airport infrastructure in general“ nun endlich entscheidend verbessern zu wollen (zit. nach BEKELE 2015b).

Ökonomische und technische Machbarkeitsstudien für den Bau des neuen Mega-Hub, erstellt durch die französische Fachfirma ADPI im Auftrag der Ethiopian Airport Enterprise (EAE), beziffern die Kosten des gesamten Projekts auf bis zu 4 Mrd. US\$ (*Africa-OnTheRise* 2015). Damit würde dieses ehrgeizige Infrastrukturvorhaben im Land nur vom Grand Ethiopian Renaissance Dam (GERD) übertroffen, der mit 4,8 Mrd. US\$ das wohl teuerste Projekt im staatlichen Growth and Transformation Plan ist (*Addis Fortune* 2015b). Obwohl Details zur Finanzierung des Flughafenbaus noch nicht bekannt sind, gibt es zahlreiche interessierte Geldgeber. Kenner stufen die Export-Import Bank of China als wichtigsten Kandidaten ein (m/Aviation Academy; ■ Interview 22). Ungefähr 70 % der Kosten sollen nach Angaben der Regierung über solche Geldgeber bzw. über zinsgünstige Kredite beispielsweise der afrikanischen Entwicklungsbank getragen werden (m/Transportministerium; ■ Interview 17).

Immer wieder wird das Jahr 2025 als Orientierungspunkt gegeben. Aber zum jetzigen Zeitpunkt bleibt offen, wann und wie schnell die Umsetzung derartiger Visionen eines zukünftigen Mega-Hub beginnt. In jedem Falle sorgen bereits jetzt die vorliegenden Planungen für weitere Beschleunigung – vor allem in den Bereichen Flugverbindungen, Frachtbeförderung, Exportwirtschaft und Tourismus. Doch müssen in Abhängigkeit vom schließlich gewählten Standort Konzeption, Design und Finanzierung des Baus angepasst und konkretisiert werden – ein Prozess, der wiederum sehr zeitintensiv ist. Auch sorgen politische Spannungen und Führungswechsel im Land für weitere Verzögerungen auf dem Weg zur Realisierung. Sollte der neue Hub für Addis erst einmal fertiggestellt sein, wird er allerdings auf lokaler Ebene Wege beträchtlich verlängern.

Mit ihm wird eine weitere Beschleunigungsstufe des Entwicklungspfades zu erzielen sein, für sein unmittelbares Umfeld aber droht auch Verlangsamung. Denn er erfordert eine leistungsfähige, multimodale Anbindung an das (60 bis 70 km entfernte) Stadtzentrum, dazu ein Konzept der Nachnutzung bzw. Integration des bestehenden Flughafens in Bole. Ein lokaler Experte fasst zusammen: „One of the main questions is how to integrate these two airports. [...] So you need to have a very convenient transportation, ground transportation between the two airports” (■ Interview 04). Aus diesem Grund sehen einige Stimmen weiterhin in Bole die „prime location [...] favourable to all“. Ihrer Ansicht nach sollten weitere technologische Innovationen bei den Flugzeugherstellern den Betrieb auch am alten Standort zukunftsfähig machen können. „Potentially newer and more modern aircraft will be able to deal with ADD's high elevation and the necessity to build a new airport may be unnecessary“ (SKYSCRAPERCITY.COM 2018, Blog: ADD787, 6.2.2018).

### 8.4.3 Gelebte und erlebte Zeit

Die Entwicklungen rund um den Flughafen Addis Abeba werden von den ausführenden staatlichen Aviation-Akteuren als zukunftsweisend dargestellt. Allerdings begegnen ihnen differenzierende, subjektive Erfahrungsmuster, in denen auch gegenläufige Tendenzen zum Vorschein kommen. Unterschiedliche Fokusgruppen haben unterschiedliche Wahrnehmungen auf die zeitlichen Abläufe rund um den Airport. Diese individuell erlebte Zeit setzt sich zusammen aus persistenten Traditionen, gegenwärtigen Beschleunigungsvorgängen und antizipierenden Zukunftsvorstellungen. Viele Interpretationsgänge folgen den Entwicklungspfaden einer ‚Vision 2025‘ mit scheinbar unbegrenzt sich ausbreitender Zukunft. Es gibt aber auch nachdenkliche Stimmen, die von diesem geradlinigen Kurs abweichen und begrenzende, teils auch verlangsamende Momente sehen. Genau zwischen diesen Zeithorizonten bewegen sich die konsultierten Forschungsteilnehmer, nicht ohne Spannung: Für sie gibt es nicht die eine Zukunft, sondern unterschiedliche Imaginationen und Perspektiven, die in die erlebte Zeit einfließen und dadurch sowohl ihre gegenwärtige Situation beeinflussen als auch ihre Sichtweise auf die Zukunft.

Schon unter den Lehrern und Auszubildenden der Aviation Academy variieren die gelebten und erlebten Zeitvorstellungen deutlich voneinander. Für Studenten des Pilotentrainings gilt die Fliegerei generell als „passion“ (Survey ■ Frage 2/Teilnehmer 26) und wird als „dream job“ (■ 2/22) angesehen. Zeit ist hierbei ein in der Vergangenheit gewachsener Faktor insofern, als sich der Berufswunsch ‚Pilot‘ meist schon in jungen Jahren als „childhood dream“ fest etabliert hat. Andererseits steht die gegenwärtige Ausbildung als „opportunity to train“ (■ 2/27) im Lichte der festen Erwartung, diesen Traum bald zu realisieren („to fulfill this desire“, ■ 2/22), um in Zukunft als Pilot arbeiten zu können. Teilnehmer aus dem Bereich Wartung und Technik gehen etwas zurückhaltender mit dem zeitlichen Faktor in ihrer Lebensperspektive um. „Actually it's not the right moment to express the influence in my life cause am yet trainee“. Dabei fällt die persönliche Antizipation der Zukunft durchaus hoffnungsvoll aus: „I hope it will add positive things in my life with the help of god!“ (■ 3/5) Es gibt aber auch neutrale Blicke in die Zukunft: „I don't have any idea because of I am now a trainee but I think it might influence both positively and negatively in my life“ (■ 3/8). Auch in einem anderen Arbeitsbereich wird der Faktor Zeit auf

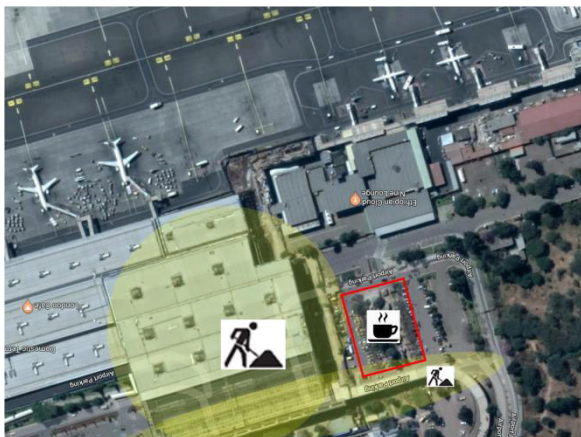
persönlicher Ebene wirksam: etwa im Wunsch, als Flugbegleiterin langjährig erlerntes Wissen an folgende Generationen weiterzugeben. „I was flying as a cabin crew for 20 years and I thought it was about time to stop flying & transfer knowledge for the new recruited C/C [Cabin Crew]” (☞ 2/12). Motiv dabei ist sowohl die Attraktivität der Lehrtätigkeit („because I like teaching“, ☞ 2/13) als auch die eigene Weiterentwicklung infolge des Rollentauschs vom fliegenden zum auszubildenden Personal („I enjoy the exposure to have a different work experience“, ☞ 2/14).

Das Personal von Ethiopian Airlines ist in der internationalen Branche für eine hohe Arbeitsmoral bekannt (vgl. *African Aerospace* 2016b). Tatsächlich sehen viele Teilnehmer, die sich mit dem Faktor Zeit beschäftigen, darin für sich große Herausforderungen. Dies betrifft bereits den persönlichen Ausbildungsalltag. Viele Trainees halten die zeitliche Planung ihrer „ground class“ sowie ihres „flight training“ für verbesserungswürdig, denn deren Umsetzung verlaufe häufig „not well executed according to the schedule” (☞ 4/27). Verspätungen lägen mitunter an der Tagesordnung: „The main problem trainees face are delays”. Für eine Verbesserung des Zeitmanagements wissen die Teilnehmer konkrete Vorschläge zu machen: „It should be made effective measurement on planning to eliminate unnecessary break times specially on simulator flights & flight training in Dire Dawa” (☞ 4/25). Es sollten weder „tight schedules” mit „eight hours of lecture in a day” geplant werden, noch sollte es zu großen Lücken und Wartezeiten („standing for long hours“) kommen. Denn beides habe einen „lack of enough desk time” zur Folge, in deren Rahmen sich die Teilnehmer in Ruhe auf ihr Programm vorbereiten und gelernte Inhalte nachbereiten könnten (☞ 4/14). Ein ähnlich unausgewogenes Tempo bemerkt man auch von Seiten der Instruktoren; es sei verantwortlich dafür, dass es zu „work load challenges“ (☞ 9/4) und „work related stress” komme (☞ 4/15). Sogar die mit Stolz und großer Identifikation nach außen getragene und mitunter zelebrierte Zugehörigkeit zur Ethiopian Airlines-Gruppe hat auf der anderen Seite im persönlichen Alltag des Lehrpersonals ganz praktische Einschränkungen und zeitliche Verluste zur Folge: „Because I'm obliged to wear my uniform through out the whole day before entering & after leaving office, so this affects my spare time” (☞ 4/4).

Eine „temporalization“ (KELLERMAN 1989:33) haben auch die Forschungsteilnehmer selbst vorgenommen. So war bezeichnend, dass die mehrfachen gemeinsamen Transect walks mit dem Vertreter der Aviation Academy fast ausschließlich am Nachmittag stattfanden. Die befriedete Atmosphäre („gentle, smooth“, ■ Interview 25) wurde in Relation gesehen zum dann ruhigeren Flugbetrieb und den dann meist angenehmeren Witterungsbedingungen. Ein weiteres Merkmal war die Frequenz bzw. Taktung. Anstatt eines einzigen, lang ausgedehnten Transect walks fanden mehrere derartige Begehungen als informelle Abfolge von Spaziergängen statt. Dies mag dem nötigen Aufbau von Vertrauen geschuldet gewesen sein, das sich langsam, aber kontinuierlich zwischen Forscher und Beforschten aufbaute. Die Vielzahl von Gängen gab aber auch interessante Aufschlüsse darüber, wie die zeit-räumliche Priorisierung des Teilnehmers aussah. Vor dem neu eingeweihten, mit prächtigen Säulen geschmückten Akademie-Gebäude erfolgte jedes Mal eine längere Verweildauer, das einem Containerbau ähnelnde Hauptquartier der Airline wurde schnell links liegen gelassen.

Einhelligkeit bestand bei den Forschungsteilnehmern über die Notwendigkeit einer Expansion des Bole Airport. Exemplarisch die Meinung eines der Instruktoren: „Its size is small as

compared to other international airports and needs an expansion as compared to the number of passengers it entertains per day” (☞ 3/9). Dabei wird weithin übersehen, dass eine Zukunftsstrategie, die sich immer weiter beschleunigt und damit bereits in der Gegenwart Tatsachen schafft, gleichzeitig Bremseffekte mit sich bringt. Das zeigt sich an diversen Beispielen gegensätzlich erlebter Zeiterfahrung. So wird etwa der Einstieg der Airline mit mehr als 1.000 Zimmern auf den lokalen Hotelmarkt am Bole Airport die bereits vorhandenen, langsam aufgebauten Kapazitäten in diesem Segment deutlich unter Druck setzen. Experten aus der Tourismus- und Hotelwirtschaft warnen: „Ethiopian Airlines' move could be a threat for the existing hotel businesses in the city, which are still in their infancy” (zit. nach TADESSE 2017). Ein anderes Beispiel: Trainingsaufenthalte und Workshops im Ausland werden für die Mitarbeiter der Airline im Zuge der Expansion immer häufiger. Es gibt aber Zielländer, die solche Kooperationen durch restriktive Visa-Bestimmungen zunehmend erschweren und verzögern. Negative Erfahrungen – etwa mit Großbritannien, trotz offizieller Übereinkommen und vorgewiesener Einladungs- und Empfehlungsschreiben – haben sich, so die Klage einzelner Teilnehmer, als „discouraging“ ausgewirkt für weitere internationale Austauschbeziehungen (m/Aviation Academy Trainer; ■ Interview 44). Auch lokale Gastronomiebetreiber sehen Anzeichen für eine verhinderte Zukunft. Mit der laufenden Airport-Expansion rücken der Terminalanbau und die hochgelegte Vorfahrtstraße schon jetzt sehr nahe an die bislang gastronomisch genutzte Fläche vor dem Terminal 1 heran (Abb. 174). In der vollständigen Zukunftsanimation sind die aktuell bestehenden Kaffeebuden (vgl. Abb. 77, Kap. 6.3.3) gar nicht mehr vorgesehen, an ihrer Stelle stehen nur noch Parkplätze (Abb. 175).



**Abb. 174: Baustellenbereiche Flughafenexpansion und bisherige Außengastronomie (Eigene Darstellung, Luftbild GOOGLE MAPS 2018a)**



**Abb. 175: Screenshot Simulation Bole Expansion Project (nach EAE 2014)**

Auch die bereits beschriebene räumliche Segregation der Taxifahrer am Bole Airport (Kap. 7.4) wirkt sich auf deren Zukunftsentwürfe aus. Diese bewegen sich zwischen „increasing competition“ und „increasing customers“. Die in ihrem Status benachteiligte Gruppe der ‚Blue Taxi Drivers‘ sieht sich als unterlegen in einem zukünftigen Wettbewerb: „The members of yellow taxi association are increasing. 6 years ago there were not that many taxi” (■ Interview 29). Die Vertreter der Gegenseite blicken entsprechend optimistisch voraus, was ihren Kundenkreis betrifft: „I expect them to increase more. I have good hope for the future for more customers” (■ Interview 34). Generell bleibt festzuhalten: Der Flughafen in Bole wird weiter wachsen.

Manche Akteure rücken dadurch näher ans Zentrum, andere geraten immer weiter in die Peripherie. Auf absehbare Zeit werden diese Vorgänge in ihrem Tempo nicht nachlassen, sondern sich eher noch beschleunigen.

### **8.5 Fazit: Diktat des Tempos, Gegenwärtigkeit der Zukunft**

Der äthiopische Flugverkehr basiert auf einer langen Tradition. Sie hat sich trotz wiederholter Umbrüche immer wieder wegbereitend durchsetzen können. Die langfristige Investition in Zeit ist dabei einer der Erfolgsfaktoren und in der Geschichte der nationalen Fluggesellschaft kontinuierlich wirksam geworden. Darauf aufbauen konnte auch der Flughafen Addis Abeba. Er entwickelt mittlerweile eigene, deutlich ausgeprägte zeitliche Rhythmen, deren Muster sich im Betrieb weiter zuspitzen. Trotz unterschiedlicher Zeitsysteme, die am Hub zusammenkommen, und über Saisonalitäten und tageszeitliche Präferenzen hinweg entstehen synchronisierte Abläufe von Wachstum. In ihnen nimmt sowohl die Dynamik der Bewegungen zu als auch deren Geschwindigkeit.

Gezeigt werden konnte: Der Bole Airport funktioniert als Hub auch in der Zeit, indem er als Motor Beschleunigungsprozesse antreibt. Beschleunigung als Prinzip zeichnet den Flughafen aus als Logistikzentrum für die Luftfracht ebenso wie als Umsteigedrehkreuz für den Passagierverkehr. Diese Geschwindigkeiten weiter auszubauen erklärt ein Berater zum entscheidenden „development imperative“ für das ‚landlocked country‘ Äthiopien (■ Interview 10). Dem dient eine Modernisierung der Flughafeninfrastruktur auf unterschiedlichen zeitlichen und räumlichen Stufen: „Addis Ababa Bole International Airport expansion work, future hub development and regional airport development will get serious attention“ (m/Airport Customer Service; ■ Interview 13). Die laufende Expansion und zukünftige Visionen für den Bau eines neuen Megahub erfolgen nach Auskunft der Regierung „for the sake of the people“ (m/Transportministerium; ■ Interview 17). Sie üben bereits zum Zeitpunkt ihrer Planung einen großen Einfluss aus auf die gegenwärtige Sichtweise und Stellung des Flughafens. Es ist die Luftfahrt, die als strategischer Zukunftsmarkt schon heute die Realität Äthiopiens auf vielfältige Weise beeinflusst.

Doch ein derartig rasanter Zuwachs an Tempo birgt die Gefahr einer Überforderung. Dies betrifft zunächst die Aviation-Institutionen selbst. „Some say that Ethiopian Airlines is growing too fast and may not be able to properly manage its growth. These individuals claim that diversifying its line of business may overstretch the management jeopardizing the survival of the national airline“ (BEKELE 2017b). Ähnlich steht der expandierende Flughafenbetreiber vor der Aufgabe, seine Infrastruktur nicht nur auszubauen, sondern auch überall profitabel zu betreiben – was vor allem bei neu geplanten Flughäfen in peripheren Regionen des Landes eine finanzielle Herausforderung darstellt. „In the future operational cost [...] will be high and this might be a challenge. [...] There are some airports which are not profitable. [...] they are sucking the money from Addis Ababa Bole International Airport. [...] So, we have a challenge of balancing service itself“ (■ Interview 13). Erweiterungen und steigende Anforderungen an vorhandene Standorte führen stellenweise zu Störungen, stagnierenden Momenten und sogar zu Rückschritten. Frühere Offenheit am alten Flughafen von Addis, wie eine frei zugängliche Besucherterrasse, scheint inzwischen überholt und zugleich unerreichbar. „I used to go there and pay for it. I don’t see it coming back. Things have changed“ (m/Journalist; ■ Interview 32).

Dabei pendelt die Zeitwahrnehmung je nach Akteursgruppe zwischen dem allgemeinen Diktat der Beschleunigung und subjektiv unterschiedlich empfundenen Geschwindigkeiten. Ihnen gegenüber sind Entwicklungsvisionen derartig machtvoll instrumentalisiert worden, dass sie als strukturelle Vorgaben und „regulatory framework“ (m/Transportministerium; ■ Interview 33) bereits die Gegenwart kontrollieren. Doch die Befunde mit verschiedenen Fokusgruppen haben Spannungsfelder zwischen gelebter und erlebter Zeit am Flughafen aufgedeckt. Individuelle und gruppenspezifische Uminterpretationen lassen auch abweichende Bewertungen des geforderten Tempos erahnen. Die Sicht der Beteiligten ist aufschlussreich. Innerhalb des Umfelds ‚Aviation‘, das per se zukunftsorientiert und von Beschleunigung geprägt erscheint, kommt es zu differenzierten Wahrnehmungen und Deutungen. Personal und Auszubildende der Aviation Academy offenbaren vielfältige Motivationen in mehr als einer Richtung. Sie sehen sich gegenwärtig zeitlichen Herausforderungen gegenübergestellt, die auch ihre Erwartungen für zukünftige Perspektiven beeinflussen. Dafür stellvertretend steht der Ausblick eines Pilotenanwärters: „Since it's going to be the place I am going to spend a lot of time I think of it as my ‚destination‘ of the future“ (☞ 3/25).



Abb. 176: Addis Ababa Bole International Airport (Foto FG, 21.8.2015)



## 9. Ein Hub in Raum und Zeit – Deutungsmuster

Afrika verkörpert, nicht nur aus dem Blickwinkel der Geographie betrachtet, ein Beispiel für die Probleme ambivalenter Entwicklung. Ein aktuell heranwachsendes Thema ist die Lage in Äthiopien, einem Land des Kontinents, das lange ausschließlich als Synonym für Dürre, Hunger und Armut gegolten hat und nunmehr durch ungeheure Wachstumssprünge von sich reden macht. Diese werden besonders deutlich an den Dynamiken im aufstrebenden Luftfahrtsektor. Ihre Auswirkungen sind widersprüchlich. Das macht der Flughafen in Addis Abeba sichtbar.

Der Airport in Äthiopiens Kapitale steht als Beispiel für aufstrebende Großflughäfen an der Schwelle zu global wirksamen Drehkreuzen. Gezeigt werden konnte, dass er immer mehr Menschen, Güter und Informationen einsammelt und multidirektional neu verteilt. Er agiert an der exponierten Stelle eines Schnittpunktes zwischen Globalem Norden und Süden. Dort verkörpert er all jene verbindenden und beschleunigenden Kräfte, die mit seiner Funktion als Drehkreuz einhergehen. Ebenfalls auszumachen waren jedoch die begrenzenden und verlangsamenden Effekte, die partiell an die Wirkungsweise eines solchen Hub gekoppelt sind. Beides gehört zum Vollbild der Prozesse, für die der Airport ein Modell abgibt.

Die gewonnenen Ergebnisse sind mit Hilfe der theoretischen Konzepte von Globalisierung und Fragmentierung interpretiert worden. Die erhobenen Daten haben deutlich gemacht, dass Prozesse von Globalisierung auf allen Raum- und Zeitskalen durchgehend wirksam werden. Damit verbunden sind auch Effekte von Fragmentierung. Es hat sich jedoch gezeigt, dass diese keineswegs zu einer vollständigen und unwiderruflichen Abtrennung führen. Wohl kommt es im Einzelfall zu Separierungen, zu Marginalisierung, Abhängigkeitsverhältnissen und erzwungener Randständigkeit. Damit ist aber keine definitive Trennung im Sinne einer scharfen Bruchkante verbunden – so wie es das Bild einer Verteilung von Inseln im Meer suggeriert. Vielmehr sind verschiedene Grade von ‚weichen‘, fließenden bis ‚harten‘, stockend-ruckartigen Übergängen deutlich geworden. Sie alle produziert und reproduziert der Flughafen. Er schafft Zwischenräume, zwischen denen er permanent vermittelt.

Die Untersuchung der Rolle des Flughafens Addis Abeba hat eine feiner auflösende Betrachtung des Zusammenspiels von globalisierenden und fragmentierenden Effekten möglich gemacht. Zu der betreffenden Theoriediskussion leistet die Arbeit einen Beitrag – mit dem Zugriff auf das hier gewählte Modell eines Drehkreuzes. Die in der Funktionsweise eines Hub abgebildete Wirksamkeit des Systems ‚Flughafen‘ entfaltet sich als Rotation und erreicht die Akteure in ihren jeweils eigenen Handlungsräumen auf unterschiedliche Weise. Je nach Position und Beweglichkeit der Akteure fällt das Maß ihrer Teilhabe aus. Der Flughafen wird zum Verteiler zwischen verschiedenen räumlichen und zeitlichen Domänen. Damit geht die Arbeit auch auf Defizite ein, die im Bereich der empirischen Airport-Forschung bestehen. Es konnte gezeigt werden, dass die Geographie des Flughafens selbst gewissermaßen zu einem Umschlagplatz wird, zu einem Ort des Austauschs, an dem unterschiedliche Subdisziplinen, ihre theoretischen Blickwinkel und Methoden zusammenfinden.

## 9.1 Zusammenführung

Die Bedeutung von Flughäfen für die Raumwissenschaften ist bislang eher vernachlässigt worden, vorherrschend lag der Fokus auf Logistik, Wirtschaftlichkeit und Transportinfrastruktur. Doch die Arbeit argumentiert, dass Airports sich auch als Knotenpunkte urbaner, sozialer und politischer Entwicklung zeigen. Sie schaffen globale Erreichbarkeit und verändern dabei die lokale Lebensrealität. Dabei sorgen sie einerseits als ‚Nicht-Orte‘ für weltweit standardisierte Ordnungen homogener Abläufe und Funktionalitäten. Andererseits produzieren sie differenzierte Muster von Machtbeziehungen und sozio-kultureller Vielfalt. Im weltweiten Luftverkehr bilden sie eine Übergangszone zwischen Nord und Süd in Form von Grenzen und Netzwerken.

Für das weitere Zusammenwachsen der Welt und eine Vervielfältigung der Bewegungsmöglichkeiten und -reichweiten ist die Luftfahrt von zentraler Bedeutung. Der Flugverkehr trägt über den Transport von Menschen, Gütern und Informationen zu einer wachsenden Konnektivität bei. Weltweite Streckennetze bieten die Voraussetzung für technische Beschleunigung und produzieren Bewegungs- und Orientierungsmuster in hoher Geschwindigkeit. Über das Fliegen werden Beschränkungen in Raum und Zeit überwunden. Doch die Arbeit zeigt den Airport auch als einen Ort, an dem räumliche und zeitliche Bezüge aufeinanderprallen. Am weltweit wachsenden Luftverkehr partizipieren nur bestimmte Gebiete. Lokale Akteure sind den Dynamiken der Globalisierung ausgesetzt, werden aber mitunter ausgeschlossen von Möglichkeiten eigener Teilhabe. Erfahrbar wird dies als relative Verlangsamung gegenüber der sich beschleunigenden Umgebung, als Stagnation oder Rückschritt eigener Möglichkeiten. Der Flughafen, so lässt sich die Gesamtanalyse deuten, generiert neue Zwischenräume – teils in weichen, zwischen globaler und lokaler Ebene vermittelnden Übergängen, teils mit bruchhaften, abrupten Wechseln zwischen Einbindung und Abkopplung.

Für Beschreibung und Deutung gleichermaßen brauchbar erwies sich das Modell des ‚Hub‘. Flughäfen funktionieren als Drehkreuze und vermitteln diverse Formen der Bewegung. Sie sind in laufende Entwicklungsprozesse zwischengeschaltet und übersetzen diese ständig neu auf unterschiedlichen Skalen in Raum und Zeit. Der Airport als ein Hub lässt Ströme mit globalisierenden und fragmentierenden Antrieben zusammenlaufen und verteilt sie über zahlreiche ‚Speichen‘ in alle möglichen Richtungen. Der Flughafen wird zum System einander überlagernder Vektoren unterschiedlicher Reichweite und Funktionalität; er zeichnet Linien der Bewegung, Kontrolle und Verbindung.

In einem der ärmsten Länder Subsahara-Afrikas ist ein zentraler und hochdynamischer Hub-Flughafen entstanden mit Vormachtstellung auf dem afrikanischen Kontinent und weiterreichenden Ambitionen. Die geographisch-strategische Lage Äthiopiens am Horn von Afrika und das politische Setting im Land sind wesentliche Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für den Flughafen Addis Abeba. Der Luftfahrtsektor leistet einen bedeutenden Beitrag zum zweistelligen Wirtschaftswachstum des Landes, das ehrgeizige Pläne für den Wandel vom Agrar- zum Industriestandort verfolgt. Das Streckennetz der vom Flughafen angebotenen Destinationen ist bereits jetzt das dichteste innerhalb Afrikas. Darüber hinaus werden die wichtigsten Orte und Regionen in Europa und im Nahen Osten abgedeckt, sowie einige Ziele in Nord- und Südamerika. Der asiatische Markt, so ließ sich nachweisen, wird in jüngerer Zeit besonders dynamisch

erschlossen. Mit all diesen Parametern, mit einer langen Luftfahrt-Tradition, einem kontinuierlich wachsenden Streckennetz und einem mächtigen staatlichen Home-Carrier, ist dem Bole International Airport nachweislich der Aufstieg zu einem neuen Hub für Afrika gelungen.

Der Flughafen als komplexes Untersuchungsgebiet hat vielfältige Fragestellungen eröffnet und nach einem speziell gewählten Design von Methodik und Forschungstools verlangt. Bestehende Theorien haben sich mit empirischem Material, das bei der Feldforschung am Ort erhoben wurde, konfrontieren lassen. Dazu gehören quantitative Ansätze wie qualitative Verfahren, die sich für eine weitere Annäherung an das Forschungsfeld durch partizipative, dialogisch angelegte Forschungstools passend ergänzen ließen. Experteninterviews berücksichtigten die verschiedenen Akteursgruppen aus den Bereichen Luftfahrt, Staat, Zivilgesellschaft und Wirtschaft. Dazu trat teilnehmende Beobachtung im Airport-Umfeld und in der Stadt. Multiperspektivische Forschung zu den Vorgängen am Flughafen und um ihn herum hat auch individuelle Wahrnehmungen, politische Strategien und kontextspezifische Repräsentationen erfassen können. Eine möglichst offene Wissensgewinnung, orientiert an den materiellen Gegebenheiten und Strukturen, und dem Erfahrungsraum und der Lebensrealität der Forschungsteilnehmer zugewandt, musste aber immer auch machtabhängige Einflüsse staatlicher Akteure auf den Forschungsprozess anerkennen.

Der Flughafen Addis Abeba als Hub im Raum besitzt nicht den Konnektivitätsgrad großer Drehkreuze wie in den Golfstaaten. Die Arbeit kommt aber zu dem Ergebnis, dass er dank seiner geographischen Lage für eine zunehmende Vernetzung neuer, südlicher Handelsrouten sorgt und die Anbindung Afrikas an den chinesischen Markt befördert. Als zentral integrierter Knotenpunkt der Star Alliance in Ostafrika schafft Addis den Anschluss an globale Airline-Verbünde. Damit ist die Randständigkeit des Kontinents im weltweiten Luftverkehr aber noch nicht aufgehoben, weiterhin bleibt eine merkliche Abkopplung von globalen Profitabilitäten gegeben. Es hat sich allerdings gezeigt, dass jenseits traditioneller Nord-Süd-Muster veränderte Konstellationen und Machtverhältnisse entstehen – mit China als Afrikas größtem Handelspartner eröffnen sich über den Flughafen neue Entwicklungspfade voller Chancen, aber auch Herausforderungen.

Als kontinentales Drehkreuz bildet der Flughafen in Addis fortwährend ein Zentrum für innerafrikanische Erreichbarkeit. Seit geraumer Zeit gibt es Bemühungen um Öffnung und Liberalisierung eines gemeinsamen afrikanischen Luftraums. Doch trotz einiger Fortschritte bei der Umsetzung der ‚Yamoussoukro Declaration‘ zeigt sich weiterhin ein aufgesplittertes Bild unterschiedlicher Luftfahrtregionen und -systeme. Dies spiegelt wirtschaftliche, politische und kulturelle Differenzen und ist ein Zeichen dafür, dass innerafrikanische Rivalitäten und Konkurrenzen bestehen. Innerhalb Subsahara-Afrikas entwickeln sich die drei größten Fluglinien Ethiopian Airlines, Kenya Airways und South African Airways sehr unterschiedlich, die Situation verschärft sich durch den Eintritt großer Airlines aus den Arabischen Staaten und der Türkei. Dem begegnet man nunmehr in Äthiopien über die Beteiligung an anderen afrikanischen Fluggesellschaften und den Aufbau von Sekundärdrehkreuzen in strategisch wichtigen Lagen des Kontinents. Zu deuten ist dies als Schritt auf dem Weg hin zu neuen Architekturen der Luftfahrt, die zwischen panafrikanischer Idee und Solidarität auf der einen und separaten, eigenständigen Einheiten auf der anderen Seite operieren.

Im Gegensatz zu vielen anderen afrikanischen Staaten richtet die äthiopische Regierung auf den Transportsektor einen besonderen Fokus. Neben Energie wird der Luftfahrt eine Schlüsselrolle zugeschrieben, das Land zum afrikanischen ‚Powerhouse‘ zu transformieren. Alle relevanten Akteure im äthiopischen Aviation-Bereich sind staatlich organisiert und eng mit der nationalen Entwicklungsstrategie verknüpft. Diese will Wachstum schaffen vor allem in exportorientierten Boomsektoren. Am eindrucklichsten zeigt sich dies in den Bereichen Textil und Leder, in der Agrarwirtschaft, speziell der Schnittblumenindustrie, sowie im Bausektor. Die autoritäre Führung nach dem Modell des ‚Developmental State‘ lässt wirtschaftliche Erfolgsgeschichten entstehen. Deutlich hat die Arbeit aber auch gemacht, dass es in anderen relevanten Entwicklungsbereichen zu Einschränkungen und einer Marginalisierung beträchtlicher Teile der Bevölkerung kommt. Starke staatliche Kontrolle sichert zunehmend Transportwege für Personen, Güter und Waren, sie eröffnet aber wenig Spielraum für oppositionelle Ideen, Presse- und Meinungsfreiheit. In diesem Spannungsfeld kommt der Luftfahrt, so ist zu interpretieren, ein signifikantes politisches Gewicht zu: Die staatliche Fluggesellschaft trägt als ‚Flag Carrier‘ das Bild einer stolzen, geeinten Nation nach außen – Fragen um den Bau eines neuen Großflughafens und damit verbundene Landnutzungskonflikte hingegen stehen symptomatisch für innere Spaltung und inter-ethnische Uneinigkeit. In allerjüngster Zeit scheint sich gerade auf diesem Feld Bewegung abzuzeichnen. Sie wird angestoßen von Reformabsichten des neuen Staatsoberhauptes Abiy Ahmed. Ihm geht es dabei offenbar um politisch-soziale Lockerungen und zugleich um ökonomische Öffnung. Seine Pläne für eine (Teil-)Privatisierung staatlicher Großunternehmen schließen die erfolgreiche Fluggesellschaft mit ein.

Als politische Hauptstadt Afrikas und prosperierende Metropole übernimmt Addis Abeba auch lokal die Rolle eines Hub. Hochdynamische Bautätigkeit, die Konzentration politischer und ökonomischer Macht sowie die Einführung neuer Transportwege und Verkehrsmittel sind deutlich sichtbare Zeugnisse dafür; aktuellstes Symbol für die Transportrevolution im Land ist die erste Stadtbahn Subsahara-Afrikas. Die Stadt besitzt mit Bole International einen zentrumsnahen Flughafen, der ihre Bedeutung unterstreicht und ihr ein großes Maß an Konnektivität beschert. Die gewonnenen Beobachtungen sprechen für einen Aufbruch, der nicht nur dort, sondern in der gesamten Stadt und darüber hinaus mit dem Luftverkehr eine Horizonterweiterung verspricht. Doch der Aufstieg zum Hub verläuft nicht reibungslos und umfassend, sondern äußert sich lokal auch in Vorbehalten, Widersprüchen und Kontrasten. Wohl stehen die streng hierarchische Ordnungs- und Sicherheitsstruktur am Flughafen sowie dessen expandierender Raumbedarf im Dienste zunehmender Konnektivität. Sie produzieren zugleich aber, so stellt sich wiederholt heraus, Zwischenräume des Ausschlusses. Je nach Akteursgruppe lassen sich unterschiedliche Stufen der Teilhabe identifizieren, sodass sich der allgemein gewünschte Zuwachs an Erreichbarkeit und Fortschritt relativiert. Dies illustrierte exemplarisch die Fokusgruppe der städtischen Taxifahrer. Von ihrer Funktion her ein zentraler Zubringer zum florierenden Hub, erleben sie sich selbst zunehmend als peripher und marginalisiert. Aus ihren Stellungnahmen wurde ersichtlich, dass es sich hier um einen Fall lokal wirksamer Diskrepanz handelt: zwischen theoretisch möglichen Reichweiten und real gefühlten Aktivitäts- und Handlungsräumen. Sowohl propagierte

Öffnung der Horizonte als auch tatsächliche Begrenzungen am Boden – auf verschiedenen Skalen zeigte sich die Rolle des Flughafens Addis Abeba ablesbar als Hub im Raum.

Doch der Airport verändert nicht nur räumliche Ordnungen. Die Forschungsergebnisse zeigen, dass er auch zeitliche Strukturen bestimmt mit Linien der Bewegung und Kontrolle, die an ihm zusammenkommen. Als Synchronisationsort variierender Geschwindigkeiten und Zeitregimes transportiert er Prozesse der Beschleunigung und Schnelligkeit, er generiert aber auch stagnierende Momente, schafft Phänomene von Verlangsamung bis hin zu Stillstand.

Die historische Entwicklung der äthiopischen Luftfahrt ist eine wesentliche Voraussetzung für die heutige Funktionsvielfalt des Flughafens in Addis Abeba. Der persistente Anspruch von Fortschrittlichkeit („First Mover“) gilt als einer der Erfolgsfaktoren für Ethiopian Airlines – sei es im Erschließen neuer Zielmärkte oder im Einsatz neuester Flugzeugtypen. Das hat seit jeher konstante Schubkraft geliefert gegenüber wechselnden Umbrüchen in Natur und Gesellschaft, geopolitischen Konflikten und Regimewechseln. Auch hat sich die äthiopische Luftfahrtindustrie immer schon zwischen internationaler Zusammenarbeit und autonomer Führung bewegt. Die Einrichtung der Ethiopian Aviation Academy als Ausbildungszentrum greift derartig gewachsene Traditionen auf. In wiederholten Besichtigungen war festzustellen, dass dort zugleich planmäßig und langfristig in die professionelle Schulung zukünftigen Fachpersonals investiert wird.

In seinem gegenwärtigen, alltäglichen Betrieb generiert ein Hub wie Addis eigene zeitliche Rhythmen. Abhängig von wiederkehrenden Peaks im Flugverkehr wechseln sich Wellen der Überlastung mit Phasen relativer Leere ab. Beobachtung und Datenauswertung belegen signifikante Muster. Während der Morgenstunden führen die Ankünfte der Interkontinentalflüge zu einer Spitze, die sich am Vormittag in eine Abflugwelle zu mehrheitlich afrikanischen Zielen übersetzt. Das gleiche zeitliche Muster tritt in umgekehrter Reihenfolge am frühen bzw. späten Abend auf, wenn der Hub als Umsteigezentrum in die andere Richtung rotiert. Zwischen diesen sich regelmäßig wiederholenden Höhepunkten sinkt die Frequenz der Bewegungen merklich ab. Unterschiedliche Saisonalitäten verstärken derartige Rhythmen. Sie betreffen nicht nur die Flugpläne, sondern auch Passagiere, Mitarbeiter und weitere Akteure im Umfeld. Generell aber weisen die Sequenzen der letzten zehn Jahre für Passagierzahlen, Flugbewegungen und Umsätze hohe Wachstumsdynamiken auf.

Dabei nehmen die Geschwindigkeit des Wachstums und die Intensität der Beschleunigungsprozesse nachweislich weiter zu. Ein Feld, an dem Zeitgewinn, aber auch hoher Zeitdruck am Flughafen ablesbar ist, war der Cargo-Sektor. Schnelligkeit bildet die Voraussetzung für die Luftfracht zeitsensibler Güter (wie von Obst, Gemüse und Schnittblumen) in den Nahen Osten oder nach Europa. Im Dienste dieser Beschleunigung stehen neu errichtete Frachthallen, in denen man leicht verderbliche Produkte in Kühllhäusern lagert – und damit die Zeit vorübergehend ‚stillstehen‘ lässt. Bole wird zum Logistik-Hub dank der Kontrolle über unterschiedliche Geschwindigkeiten. Auch Passagierflüge werden in immer engeren Zeitfenstern getaktet, damit in möglichst kurzer Transit-Spanne eine große Anzahl von Weiterflügen offen steht. Genau dann aber verlangsamen lange Schlangen vor den Sicherheitskontrollen die Abläufe am Boden, Überlastung auf dem Rollfeld und am Himmel führt zu Stau in der Luft. In den Hauptverkehrszeiten, so ein Ergebnis der Arbeit, stößt der Flughafen bereits heute an seine Kapazitätsgrenzen.

Antwort auf die rasante Wachstumsgeschwindigkeit gibt eine Erweiterungsagenda. Sie sieht eine Vergrößerung der Kapazitäten im Rahmen des ‚Bole Expansion Project‘ vor, mit einem neuen Abfertigungsgebäude zwischen dem internationalen Terminal 2 und dem nationalen Terminal 1. Rund um den Flughafen sind umfangreiche Zukunftsentwürfe zu identifizieren gewesen, die allesamt auf die Gegenwart einwirken. Doch diese Zukunft ist dabei, sich bereits selbst zu überholen. Neben Bole gibt es Pläne für den Bau eines neuen Großflughafens, der geographisch zwar weiter von der Stadt entfernt wäre, aber – weil deutlich tiefer gelegen – effizientere Rahmenbedingungen für den Flugbetrieb bieten könnte. Auch die Wachstumsstrategie ‚Vision 2025‘ der nationalen Fluggesellschaft verläuft schneller als ursprünglich angesetzt, sie erreicht bereits jetzt einen Teil ihrer selbstgesteckten Ziele auf dem Weg zum führenden afrikanischen Luftfahrtunternehmen. Es hat sich gezeigt, dass viele Akteure diesen Entwicklungspfaden in die Zukunft und deren immer weiter ausgreifender Antizipation bereitwillig folgen. Doch waren auch andere Stimmen zu dokumentieren. Bei den Trainees der Aviation Academy treten neben kollektive Bewertungen des Flughafenhub auch individuelle Projektionen. In ihnen werden die Ambivalenzen der gegenwärtig ablaufenden Prozesse anerkannt, aber mit einem erwartungsvollen Blick in die Zukunft verbunden.

Die Ergebnisse zeigen: Der Bole Airport funktioniert als Hub in der Zeit, indem er zwischen Tradition und Moderne, Gegenwart und Zukunft vermittelt. Er sorgt dabei für Beschleunigung, trägt aber auch bremsende Faktoren mit sich. Als strategischer und rasant wachsender Zukunftsmarkt beeinflusst die Luftfahrt bereits heute die Realität Äthiopiens auf vielfältige Weise.

### 9.2 Modellcharakter

Das gewählte Untersuchungsmodell ‚Hub‘ hat es erlaubt, die vielfältigen Abläufe am Flughafen Addis Abeba im Rahmen eines verkleinernden Abbilds darzustellen und ihre ambivalenten Auswirkungen für das Land Äthiopien zu begreifen. Der Flughafen funktioniert wie eine rotierende Drehscheibe. Er sorgt für einen permanenten Austausch unterschiedlicher Dimensionen, Reichweiten und Geschwindigkeiten. Damit ist er nicht nur der Punkt, an dem Raum und Zeit zusammen treffen, sondern auch ein Ort, an dem eigene, ambivalente Raum- und Zeitbezüge entstehen. Am Airport bündeln sich räumliche und zeitliche Entwicklungsdynamiken und werden über verschiedene Skalen fortwährend neu ausgerichtet und verteilt.

Der Flughafen befindet sich räumlich gesehen im globalen Fadenkreuz internationaler Interessen und Allianzen, er bietet die kontinentale Schnittstelle für das Diplomatiezentrum Afrikas, er funktioniert als nationaler Machtapparat und stellt auf lokaler Ebene einen Schmelztiegel unterschiedlich erfahrener Lebensrealitäten dar. Als Umschlagplatz zeitgebundener Abläufe basiert er auf persistenten Traditionen, er entfaltet in seinem laufenden Betrieb charakteristische Rhythmen aus Wiederholung und Variation, er diktiert das Tempo der von ihm in Gang gesetzten und umgeschlagenen Bewegungen, er inspiriert fortwährend zu ausgreifenden Zukunftsentwürfen.

Die Untersuchung dieser Abläufe hat vielfältige Zusammenhänge zwischen ‚Globalisierung‘ und ‚Fragmentierung‘ aufweisen können. Der Airport steht im Zentrum zwischen verschiedenen, teilweise gegenläufigen Prozessen. Im Zuge der Globalisierung schafft er Anbindung und

Transport von Menschen, Gütern, Kapital und Informationen. Zugleich produziert er aber auch Formen von Fragmentierung über soziale, wirtschaftliche, kulturelle und politische Abgrenzungen. Beide Tendenzen stehen in einem spannungsvollen Verhältnis. Sie verkörpern – so ist zu schlussfolgern – jedoch keinen absoluten Gegensatz, sondern begleiten einander. Beide Seiten verweisen als Indikatoren auf die Wirksamkeit auch des jeweils Anderen. Ihr Zusammenwirken erfolgt allerdings nicht auf gleicher Ebene und mit gleicher Erstreckung. Neue Verbindungen und damit einhergehende wachsende Reichweiten haben partiell Eingrenzungen, Abschottung und spürbare Aussperrung zur Folge. Eine umfassende Synchronisation und Beschleunigung von Abläufen führt phasenweise zu Verdichtungen, Engpässen, Staus und Verzögerungen. Als Resultat dessen ergeben sich insofern vielfältige ‚Zwischen-Räume‘ mit Übergangszonen räumlicher und zeitlicher Natur. Darin liegt ein wesentlicher Erkenntnisgewinn dieser Arbeit (Abb. 177).



Abb. 177: Ein Hub in Raum und Zeit (Eigene Darstellung)

Die Untersuchung für den Addis Ababa Airport zeigt derartige Bereiche des Übergangs in großem Maßstab etwa durch jene Möglichkeiten und Grenzen, die sich in Folge asiatischer/chinesischer Einflüsse zunehmend ergeben; für den afrikanischen Kontinent wäre die Multi-Hub-Strategie zu nennen als Integrationsmotor und Problemstellung zugleich; der nationale Entwicklungspfad bewegt sich zwischen Stabilisierungsanspruch und Monopolisierung am Boden und in der Luft; lokal gesehen erscheint der Airport als zusehends mit der Stadt verschmelzend und doch herausgehoben mit stellenweise merklich differenzierender Zugänglichkeit. Ähnliche Übergangszonen bestehen auch in zeitlicher Hinsicht: Innerhalb einer kontinuierlichen historischen Entwicklung

hat der Flughafen wiederholt Umbrüche und Umstellungen zu navigieren gehabt; auch sein gegenwärtig laufender Betrieb verbindet regelmäßige Wiederkehr gleichförmiger Abläufe mit schubweise zunehmender Beschleunigung und Phasen der Überlastung, die sich daraus ergeben; bereits vorliegende und aktuell entstehende Ausbaupläne überholen sich auf ihrem Weg in die Zukunft. All diese Zusammenhänge und punktuell sich ergebende Kollisionen gilt es zu berücksichtigen. Erst mit ihrem Verständnis lassen sich die zur Frage stehenden Spannungen vollständig in den Blick nehmen und vermitteln – mit dem Ziel, ‚weichere‘ Übergänge zu identifizieren.

### 9.3 Ausblick

Flughäfen schaffen Räume und eröffnen Zeiten. Besonders in Afrika. Kritiker stellen die Frage, ob ein Land, das innenpolitisch äußerst spannungsgeladen ist, mit Unterernährung zu kämpfen hat und bislang in hohem Maße von auswärtiger Unterstützung abhängig war, mit der Positionierung als Zentrum für die Luftfahrtindustrie den geeigneten Schwerpunkt gesetzt hat. Polemisch zugespitzt: „Lt. Wikipedia besteht die Hälfte der äthiopischen Bevölkerung aus Analphabeten und ist unterernährt, ohne Geldspenden und Lebensmittellieferungen wäre der Staat überhaupt nicht lebensfähig, aber man leistet sich die größte Airline Afrikas? Finde den Fehler!“ (vgl. SCHULTZ 2017, Online-Kommentar artusdanielhoerfeld).

Das schnelle Wirtschaftswachstum in Äthiopien, durch den Flugverkehr angekurbelt, bedeutet tatsächlich eine steigende Abhängigkeit von Exportgütern und ausländischen Direktinvestitionen. Damit wird das Land anfällig gegenüber extern verursachten Marktschwankungen. Profite ausländischer Unternehmen werden dem nationalen BIP hinzugerechnet, kommen aber zu einem Großteil nicht der lokalen Bevölkerung zugute. Eine Internationalisierung der Wirtschafts- und Geschäftstätigkeiten begünstigt die Stellung einiger weniger, droht aber an der Masse der Beteiligten vorbeizugehen und deren gewohnte Lebensumstände sogar zu erschweren. Die Identifizierung derartig fragmentierender Abläufe und daraus resultierender Ungleichgewichte müsste mehr Raum einnehmen und die Suche nach Ausgleich antreiben. Anstatt sich ausschließlich auf infrastrukturelle Großprojekte und die Aussicht auf dadurch steigende Wachstumsraten für die Wirtschaft zu konzentrieren, sollten zusätzlich Wege gefunden werden für mehr Teilhabemöglichkeiten innerhalb einer durch Diversität geprägten Gesellschaft.

Deren Mitglieder fordern, gestützt auf bessere Bildung und mittlerweile mit wachsendem Selbstvertrauen ausgestattet, eine größere politische Repräsentation. Ob die jüngst angekündigten Reformen im Land als „tectonic shift“ (NDII 2018) wirken und die Machtverhältnisse entscheidend verändern können, bleibt jedoch abzuwarten. Festzustehen scheint derzeit, dass der Führungskurs eine neue Handschrift erhält. Bisher gültige Ziele werden dabei weiterhin verfolgt, allerdings mit veränderter Kalibrierung. Nach wie vor soll das Wirtschaftswachstum angekurbelt und weiter beschleunigt werden, auch mit Hilfe von neuem privatem Kapital aus dem In- und Ausland. Es soll jedoch nun erstmals auch in bislang ausschließlich staatlich finanzierte Domänen fließen können, nämlich in den Telekommunikations-, Energie-, Transport- und Logistiksektor. Versprochen werden inklusives und nachhaltiges Wachstum, dazu eine Modernisierung, die technologische Innovationen und größere Produktivität herbeiführen, aber auch eine stärkere Orientierung auf den Dienstleistungsbereich richten möchte. In der Tat scheint dieser Schritt



geboten, angesichts einer zunehmenden Staatsverschuldung und schwindender Devisenreserven, die zum Teil den extrem hohen öffentlichen Ausgaben für große Infrastrukturprojekte geschuldet sind. Gleichzeitig steigen die Anforderungen im internationalen Wettbewerb, in den Äthiopien mehr und mehr eingebunden ist. Die Luftfahrt ist jener Bereich, über den man als Akteur deutlich sichtbar geworden ist und die kritische Größe erreichen konnte, die notwendig ist für ein erfolgreiches Aushängeschild des Landes auf globaler Bühne. Gerade deshalb bedarf es gezielter Bemühungen, den so erfolgreichen Luftfahrtsektor in neue Strukturen zu führen. Auch die Geschwindigkeit, mit der das geschieht, muss sich an den Kapazitäten gesellschaftlichen Zusammenhalts orientieren und darf ihr nicht „too much, too soon“ abverlangen (GIRMA, M. 2018). In diesem Sinne drosselt die Airline-Spitze augenblicklich erstmals das Tempo; Tewolde Gebremariam kommentiert die Teilprivatisierungspläne in ihrem Anfangsstadium wie folgt: „A lot of study is needed – it is only a policy direction [...] at the moment“ (zit. nach CLARK 2018).

Die Arbeit hat gezeigt, dass die äthiopische Luftfahrt Potenzial für inkludierendes Wachstum besitzt. Damit erscheint sie mehr und mehr auch für privates Kapital attraktiv. Bereits heute beweist sich der Standort als internationales Zentrum für Ausbildung und Vermittlung von Fachwissen und als Basis für Technologie und Wartung. Denkbar erscheint eine Erweiterung dieses Zweiges in naher Zukunft sogar um eigene Produktionsstätten – etwa für die Fertigung von Flugzeugteilen und -zubehör. Das am Flughafen Addis praktizierte Hub-System und die von Ethiopian Airlines initiierten Kooperationsformate gewinnen im aufstrebenden, zunehmend konkurrenzstarken afrikanischen Luftfahrtmarkt immer mehr an Wichtigkeit. Der Aviation-Bereich ist Arbeitgeber und Ausbilder auf hohem Niveau, er ist Transportdienstleister und schafft eigene Vernetzungen. Dabei sollten jedoch auch bislang ausgeklammerte Sektoren eingebunden werden, die hauptsächlich von statusniedrigen Bevölkerungsschichten getragen werden, aber der hochtechnisierten Luftfahrtindustrie zuarbeiten können. Mit den Plänen für einen neuen Flughafen und einem Konzept der Weiter- bzw. Nachnutzung des alten Standorts bietet sich die Chance für einen integrierten Entwicklungskorridor, von dem Hauptstadt und Umgebung profitieren können. Gesteuerte Urbanisierungsprozesse und harmonisierte Regionalplanung werden für Äthiopien entscheidende Impulse setzen – wenn sie denn darauf angelegt sind, innerhalb des Wachstums angemessen auch auf die Bedürfnisse der Menschen und ihrer Umwelt zu reagieren. Sinnvoll wäre in diesem Zusammenhang, ein Sozialraum-Monitoring einzurichten, das den Auswirkungen des Flughafens auf sein Umland umfassend nachgeht. Ein solcher Ansatz ist für die Region rund um den Frankfurter Flughafen bereits installiert worden (UMWELT- UND NACHBARSCHAFTSHAUS 2016). Mit seiner Hilfe ließen sich über dauerhafte Beobachtung teilräumlicher Einheiten aussagekräftige Daten zur sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Entwicklung des Flughafens und seiner Umgebung gewinnen. Darauf aufbauend und unter Einbeziehung der involvierten Akteure könnte der Staat – zumal unter neuer politischer Führung – im Sinne der Wirtschaft des Landes und der Stadt- und Regionalplanung für den Großraum Addis wegweisende Entscheidungen fällen zur zukünftigen Gestaltung seines Entwicklungskurses. Die Luftfahrt macht es möglich: Das Land kann als innovativer Standort der Zukunft seine Chancen wahrnehmen – als Vermittler der Verhältnisse zwischen Globalem Norden und Süden, innerhalb seiner Grenzen, entlang urbaner wie ruraler Ansprüche und im Sinne seiner Menschen.

## 10. Literatur

- AABIA ADDIS ABABA BOLE INTERNATIONAL AIRPORT (2013): Addis Ababa Flight Information. <<https://addisairport.com>> (1.7.2018).
- ABATE, Megersa A. (2013): Economic Effects of Air Transport Liberalization in Africa. Swedish National Road and Transport Research Institute.
- ABDU, Brook (2015): Airport Expansion Project Cost Rises by \$115m. In: *Addis Fortune*, 15.3.2015. <<https://addisfortune.net/articles/airport-expansion-project-cost-rises-by-115m>> (27.8.2015).
- ABEBE, Gezahegn / Jan HESSELBERG (2015): Community participation and inner-city slum renewal: relocated people's perspectives on slum clearance and resettlement in Addis Ababa. In: *Development in Practice* 25 (4), S. 551-562.
- ABIYE, Yonas (2018): Aviation Group announces expansion projects. In: *The Reporter* (Addis Ababa), 21.4.2018. <<https://www.thereporterethiopia.com/index.php/article/aviation-group-announces-expansion-projects>> (29.6.2018).
- ACET AFRICAN CENTER FOR ECONOMIC TRANSFORMATION (2014): Growth with Depth. 2014 African Transformation Report. <<http://africantransformation.org/wp-content/uploads/2014/02/2014-african-transformation-report.pdf>> (5.4.2018).
- ACI AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL (2016): Airport economics at a glance. <<http://www.aci.aero/Data-Centre/Airport-Statistics-Infographics>> (25.11.2016).
- ACI (2017): Mission, Objectives and Structure. <<http://www.aci.aero/About-ACI/Overview/Mission-Objectives-Structure>> (12.2.2017).
- ACI (2018): World's 20 busiest airports. <<http://www.aci.aero/media/587972a6-77ef-459e-b62d-46ed4dfb3014/x-e7A/News/Releases/2018/09%20April%202018/World's%20Busiest%20Airports%202018.pdf>> (13.7.2018).
- ADAM, Mohamed Osman (2016): Ethiopia: Beauty of Development and Development of Beauty. In: *SudaNow* (Khartoum), 18.4.2016. <[http://allafrica.com/stories/201604190264.html?aa\\_source=nwsltr-transport-en](http://allafrica.com/stories/201604190264.html?aa_source=nwsltr-transport-en)> (21.4.2016).
- Addis Ababa Online* (2014): Public Buses to provide transport services to Addis residents. 18.12.2014. <<http://addisababaonline.com/public-buses-to-provide-transport-services-to-addis-residents>> (11.7.2018).
- Addis Fortune* (2015a): Congo-Kinshasa: Ethiopian Begins Flights to Goma, DRC. 13.7.2015. <[http://allafrica.com/stories/201507141759.html?aa\\_source=nwsltr-travel-en](http://allafrica.com/stories/201507141759.html?aa_source=nwsltr-travel-en)> (18.7.2015).
- Addis Fortune* (2015b): Ethiopia: Mega Airport Project At Risk Due to Financing. 9.11.2015. <<http://allafrica.com/stories/201511092554.html>> (18.11.2015).
- ADEGOKE, Yinka (2015): Ethiopia has been voted the world's best tourism destination for 2015. In: *Quartz Africa*, 8.7.2015. <<https://qz.com/447128/ethiopia-has-been-voted-the-worlds-best-tourism-destination-for-2015>> (29.7.2015).
- ADEY, Peter (2008): Mobilities and Modulations. The Airport as a Difference Machine. In: Mark B. Salter (Hg.): *Politics at the Airport*. Minneapolis, S. 145-160.
- ADEY, Peter (2010a): *Aerial Life. Spaces, Mobilities, Affects*. West Sussex.
- ADEY, Peter (2010b): *Mobility*. Abingdon.
- ADEY, Peter (2011): Airports: Terminal/Vector. In: Tim Cresswell / Peter Merriman (Hg.): *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham, S. 137-150.
- ADEY, Peter / Lucy BUDD / Phil HUBBARD (2007): Flying lessons: exploring the social and cultural geographies of global air travel. In: *Progress in Human Geography* 31 (6), S. 773-791.
- ADLER, Nicole (2005): Hub-Spoke Network Choice Under Competition with an Application to Western Europe. In: *Transportation Science* 39 (1), S. 58-72.
- ADLER, Nicole / Eric Tchouamou NJOYA / Nicola VOLTA (2018): The multi-airline p-hub median problem applied to the African aviation market. In: *Transportation Research Part A* 107, S. 187-202.
- AERO (1985): Air Afrique. In: *Das illustrierte Sammelwerk der Luftfahrt*. (122), S. 3394-3400.

- AERO International* (2014): Das Magazin der Zivilluftfahrt. Juli (7).
- AFCAC AFRICAN CIVIL AVIATION COMMISSION (2016): Vision and Mission Statements. <[http://www.afcac.org/en/index.php?option=com\\_content&view=article&id=3&Itemid=66](http://www.afcac.org/en/index.php?option=com_content&view=article&id=3&Itemid=66)> (14.2.2016).
- AFDB AFRICAN DEVELOPMENT BANK (2010): Infrastructure Deficit and Opportunities in Africa. Economic Brief Vol. 1, Issue September. <[https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/ECON%20Brief\\_Infrastructure%20Deficit%20and%20Opportunities%20in%20Africa\\_Vol%201%20Issue%202.pdf](https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/ECON%20Brief_Infrastructure%20Deficit%20and%20Opportunities%20in%20Africa_Vol%201%20Issue%202.pdf)> (29.6.2018).
- AFDB (2015a): Meles Zenawi Foundation holds inaugural symposium on the African Democratic Developmental State. 20.8.2015. <<https://www.afdb.org/en/news-and-events/meles-zenawi-foundation-holds-inaugural-symposium-on-the-african-democratic-developmental-state-14597>> (11.7.2018).
- AFDB (2015b): Federal Democratic Republic of Ethiopia. Country Strategy Paper 2016-2020. <[https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/ETHIOPIA\\_CSP\\_BPPS\\_EN.pdf](https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/ETHIOPIA_CSP_BPPS_EN.pdf)> (13.2.2016).
- AFRAA AFRICAN AIRLINES ASSOCIATION (2016): Annual Report 2016. <[http://www.afraa.org/index.php?view=download&alias=672-afraa-annual-report-2016&category\\_slug=annual-reports-1&option=com\\_docman&Itemid=497](http://www.afraa.org/index.php?view=download&alias=672-afraa-annual-report-2016&category_slug=annual-reports-1&option=com_docman&Itemid=497)> (15.1.2018).
- Africa Business* (2017): Addis Ababa: The 'Dubai' Of Africa. <<https://www.africa-business.com/features/addis-ababa-business.html>> (11.7.2018).
- AFRICA GROWTH INITIATIVE (2018): Foresight Africa. Top Priorities for the Continent in 2018. <[https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2018/01/foresight-2018\\_full\\_web\\_final2.pdf?mc\\_cid=628fd74c1c&mc\\_eid=f32c014688](https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2018/01/foresight-2018_full_web_final2.pdf?mc_cid=628fd74c1c&mc_eid=f32c014688)> (9.3.2018).
- Africa-OnTheRise* (2015): Ethiopia to break ground for new Mega Airport Project. 27.9.2015. <<https://www.africa-ontherise.com/2015/09/ethiopia-to-break-ground-for-new-mega-airport-project>> (13.7.2018).
- THE AFRICA REPORT (2013): Top 500 companies in Africa 2013. 10.9.2013. <<http://www.theafricareport.com/top-500-companies-in-africa-2013.html>> (19.1.2015).
- African Aerospace* (2016a): The Big Five. 31.1.2016. <<http://www.africanaerospace.aero/the-big-five.html>> (15.1.2018).
- African Aerospace* (2016b): Why the only way is up for Boeing. 15.12.2016. <<http://www.africanaerospace.aero/why-the-only-way-is-up-for-boeing.html>> (1.7.2018).
- African Aerospace* (2016c): Uganda to revive the national airline. 16.12.2016. <<http://www.africanaerospace.aero/uganda-to-revive-the-national-airline.html>> (10.7.2018).
- African Aerospace* (2018a): Ethiopian Aviation Academy ranked amongst the World's Top Aviation Training Centres. 8.2.2018. <<http://www.africanaerospace.aero/ethiopian-aviation-academy-ranked-amongst-the-worlds-top-aviation-training-centres.html>> (13.7.2018).
- African Aerospace* (2018b): Ethiopian registers record success in 2017/18 fiscal year. 13.8.2018. <<http://www.africanaerospace.aero/ethiopian-registers-record-success-in-2017-18-fiscal-year.html>> (20.8.2018).
- African Business* (2014): The two faces of Africa. Growth versus stagnation. 48 (409), Juni 2014.
- AFRICAN DEVELOPMENT FUND (2006): Project Completion Report. Addis Ababa International Airport Development Project. Federal Democratic Republic of Ethiopia. <<http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/ADF-BD-IF-2006-115-EN-ETHIOPIA-PCR-ADDIS-ABABA-AIRPORT-DEV-PROJECT.PDF>> (26.11.2014).
- AFRICAN UNION (2015): Validation Workshop on Air Transport Service in Ethiopia. Addis Abeba, 7.9.2015.
- AFRICAN UNION (2018): African Union Commission Gears Up to Launch Highly-Anticipated Single African Sky. 22.1.2018. <[http://allafrica.com/stories/201801220661.html?aa\\_source=nwsltr-transport-en](http://allafrica.com/stories/201801220661.html?aa_source=nwsltr-transport-en)> (30.1.2018).
- AFRO VISUAL DATA (2017): Exclusive: Africa's Top 10 Busiest Airports in 2016. <<https://twitter.com/AfroVisualData/status/857929970244612096>> (16.1.2018).
- AGABI, Chris (2017): African Aviation Needs \$150bn for Aircraft Acquisition – AfDB. In: *Daily Trust* (Abuja), 21.11.2017. <[http://allafrica.com/stories/201711220039.html?aa\\_source=nwsltr-transport-en](http://allafrica.com/stories/201711220039.html?aa_source=nwsltr-transport-en)> (1.12.2017).

- AGLIONBY, John (2016): Crackdown on protests threatens Ethiopia's economic boom. In: *nazret*, 30.12.2016. <<http://www.nazret.com/2016/12/30/crackdown-on-protests-threatens-ethiopias-economic-boom>> (9.1.2017).
- AHRE ASSOCIATION FOR HUMAN RIGHTS IN ETHIOPIA (2018): Ailing Civic Space in an Authoritarian State. The State of Human Rights Defenders and Cost of Dissent in Ethiopia. <[https://ahrethio.org/wp-content/uploads/2018/01/AilingCivicSpace\\_large.pdf](https://ahrethio.org/wp-content/uploads/2018/01/AilingCivicSpace_large.pdf)> (4.4.2018).
- AIRBUS (2016): Mapping Demand 2016/2035. Global Market Forecast. <[http://www.team.aero/files/airbusforecast/Airbus-GMF-2016-2035-MappingDemand-full\\_book.pdf](http://www.team.aero/files/airbusforecast/Airbus-GMF-2016-2035-MappingDemand-full_book.pdf)> (1.3.2018).
- AIRFLEETS AVIATION (2018): Search a plane, an airline. <<https://www.airfleets.net/home>> (4.4.2018).
- AIRLINE QUALITY (2017): Addis Ababa Airport. Customer Reviews. <<http://www.airlinequality.com/airport-reviews/addis-ababa-airport>> (30.11.2017).
- AIRPORT TECHNOLOGY (2014): Bole International Airport (ADD/HAAB). <<https://www.airport-technology.com/projects/bole>> (1.7.2018).
- AIR FRANCE/KLM (2015): The best of Air France-KLM in Africa. Winter 2015-2016. <[http://www.airfranceklm.com/sites/default/files/the\\_best\\_of\\_air\\_france-klm\\_in\\_africa.pdf](http://www.airfranceklm.com/sites/default/files/the_best_of_air_france-klm_in_africa.pdf)> (10.7.2018).
- AIR TRANSPORT RESEARCH SOCIETY (2017): 21<sup>st</sup> Air Transport Research Society World Conference. 5.-8.7.2017, Universität Antwerpen. <<https://www.uantwerpen.be/images/uantwerpen/container38441/files/21st-ATRS-World-Conference-2017-full-programme.pdf>> (2.7.2018).
- ALEMU, Getahun (2018): Ethiopian's Conspicuous Flaw. In: *Addis Fortune*, 17.3.2018. <[http://allafrica.com/stories/201803200878.html?aa\\_source=nwsltr-transport-en](http://allafrica.com/stories/201803200878.html?aa_source=nwsltr-transport-en)> (29.3.2018).
- ALIYU, Abdullateef (2016): Lagos Airport Welcomes New A-350 Ethiopian Aircraft. In: *Daily Trust* (Abuja), 5.7.2016. <[http://allafrica.com/stories/201607050323.html?aa\\_source=nwsltr-transport-en](http://allafrica.com/stories/201607050323.html?aa_source=nwsltr-transport-en)> (10.7.2016).
- ALLISON, Simon (2015): Aviation: Is South Africa lagging behind in the fight for Africa's skies? In: *Daily Maverick* (Johannesburg), 10.3.2015. <<https://www.dailymaverick.co.za/article/2015-03-10-aviation-is-south-africa-lagging-behind-in-the-fight-for-africas-skies/#.WzjLb8IyVpg>> (1.7.2018).
- ALVESSON, Mats / Kaj SKÖLDBERG (2009): Reflexive Methodology. New Vistas for Qualitative Research. 2. Aufl. London.
- AMARE, Mekonnen (2015): Ethiopia Rises, but Challenges Remain. In: *Addis Fortune*, 20.4.2015. <<http://allafrica.com/stories/201504211350.html>> (23.7.2016).
- ANDARGE, Addisu (2010): Public Transport Route Planner for Addis Ababa. Master Thesis, Addis Ababa University.
- anna.aero airline network news and analysis* (2016a): Star Alliance network covers 1,000+ airports and 4,000+ routes; Frankfurt remains largest hub (for now); SIN – LHR is #1 route for ASKs. 12.10.2016. <<http://www.anna.aero/2016/10/12/star-alliance-network-covers-1000-airports-and-4300-routes>> (25.6.2018).
- anna.aero* (2016b): Ethiopia's double-digit ASK growth shows no signs of stopping; Ethiopian Airlines #1 carrier. 9.12.2016. <<http://www.anna.aero/2016/12/09/ethiopia-double-digit-growth>> (25.6.2018).
- anna.aero* (2017a): Qatar Airways wins *anna.aero*'s "Platinum Planet Prize" for launching the world's longest route: Doha-Auckland. <<http://www.anna.aero/2017/02/06/qatar-airways-launches-auckland>> (25.6.2018).
- anna.aero* (2017b): Frankfurt with almost 300 destinations and Paris CDG with over 100 airlines lead global analysis of airport operations in S17. 15.2.2017. <<http://www.anna.aero/2017/02/15/frankfurt-paris-cdg-lead-s17-airport-analysis>> (25.6.2018).
- anna.aero* (2017c): Seasonality: Jet2.com and Greek Islands most extreme in *anna.aero* leisure-legacy comparison. 1.3.2017. <<http://www.anna.aero/2017/03/01/greek-islands-jet2-com-seasonality-losers-europe>> (25.6.2018).
- anna.aero* (2017d): Amsterdam overtakes Frankfurt and Istanbul as it aims to catch Paris CDG to become Europe's #2 hub; Heathrow to have 9.3 million pax lead. 16.8.2017. <<http://www.anna.aero/2017/08/16/europes-top-five-hubs-handling-33-passengers-2016-than-2007>> (25.6.2018).
- anna.aero* (2018a): Kenya Airways grows traffic 71% in 10 years to 4.46 million annual passengers; load factor back above 70%; confirms New York JFK launch. 12.1.2018. <<http://www.anna.aero/2018/01/12/kenya-airways-traffic-grows-71-10-years-4-46-million-passengers>> (25.6.2018).
- anna.aero* (2018b): S18 network analysis; Ryanair, Turkish Airlines and American Airlines retain pole positions in rankings. 15.2.2018. <<http://www.anna.aero/2018/02/15/s18-network-analysis-ryanair-turkish-airlines-and-american-airlines-retain-pole-positions-in-rankings>> (25.6.2018).

- ANDERSON, Ben (2010): Preemption, precaution, preparedness: Anticipatory action and future geographies. In: *Progress in Human Geography* (34), S. 777–798.
- ANDERSON, Ben / Peter ADEY (2012): Guest editorial. Future geographies. In: *Environment and Planning A* (44), S. 1529-1535.
- ANGÉLIL, Marc / Dirk HEBEL (2010): *Cities of Change*. Addis Ababa. Transformation Strategies for Urban Territories in the 21st Century. Basel.
- APPOLD, Stephen J. / John D. KASARDA (2011): Are Airports Non-Places? In: *Airport Consulting*, S. 15-17. <[http://www.aerotropolis.com/files/2011\\_AirportAndAirportCityPlacemaking.pdf](http://www.aerotropolis.com/files/2011_AirportAndAirportCityPlacemaking.pdf)> (9.5.2016).
- ARARSSA, Tsegaye R. (2015): Why Resist the Addis Abeba Master Plan? – A constitutional legal exploration. In: *Addis Standard*, 20.8.2015. <<http://addisstandard.com/why-resist-the-addis-abeba-master-plan-a-constitutional-legal-exploration>> (4.7.2018).
- ARTE (2014): Luftverkehr – Stau am Himmel? November. <<http://ddc.arte.tv/unsere-karten/luftverkehr-stau-am-himmel>> (27.6.2018).
- ASSEFA, Henok (2017): Ethiopia: An Emerging Manufacturing Hub and a Model for Africa. In: *Selamta* 34 (5), S. 64-65.
- ASSEFA, Henok / Derk BIENEN / Dan CIURIAK (2013): Ethiopia's Investment Prospects: A Sectoral Overview. In: *African Review of Economics and Finance* 4 (2), S. 203-246.
- ARKADIN (2017): Arkadin Cloud Communications. Knowledge hub. <<https://www.arkadin.com.sg/knowledge-hub>> (19.9.2017).
- ASSERATE, Asfa-Wossen (2015): Afrikas Hoffnung verlässt den Kontinent. In: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 17.7.2015, S. 11.
- ASTRI (2017): Hong Kong Applied Science and Technology Research Institute Company Limited. Fintech Innovation Hub. <<https://www.astri.org/the-hub>> (19.9.2017)
- ATAG AIR TRANSPORT ACTION GROUP (2005): The economic & social benefits of air transport. <[https://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG\\_SocialBenefitsAirTransport.pdf](https://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG_SocialBenefitsAirTransport.pdf)> (13.12.2017).
- ATAG (2016): Aviation. Benefits beyond Borders. Powering Global Economic Growth, Employment, Trade Links, Tourism and Support for Sustainable Development through Air Transport. <[www.atag.org/component/downloads/downloads/346.html](http://www.atag.org/component/downloads/downloads/346.html)> (14.12.2017).
- ATAÇ, Ilker / Sieglinde ROSENBERGER (2013): Inklusion/Exklusion: ein relationales Konzept der Migrationsforschung. In: Dies. (Hg.): *Politik der Inklusion und Exklusion. (Migrations- und Integrationsforschung. Multidisziplinäre Perspektiven 4)* Göttingen, S. 35-52.
- ATW *Air Transport World* (2016a): Europe transport chief: Think bigger on EU-US Open Skies. (Karen Walker) 13.6.2016. <<http://atwonline.com/open-skies/europe-transport-chief-think-bigger-eu-us-open-skies>> (17.9.2016).
- ATW (2016b): 2016 World Airline Report – Africa – Inching Forward. For most African carriers, their region's potential has yet to be tapped. (Victoria Moores) 27.6.2016. <<http://atwonline.com/airlines/2016-world-airline-report-africa-inching-forward>> (11.7.2016).
- ATW (2016c): CEO: Ethiopian Airlines sees drop in African business. (Kurt Hofmann) 6.7.2016. <<http://atwonline.com/airlines/ceo-ethiopian-airlines-sees-drop-african-business>> (11.7.2016).
- ATW (2016d): Ethiopian Airlines takes second A350 XWB. (Kurt Hofmann) 19.8.2016. <<http://atwonline.com/airframes/ethiopian-airlines-takes-second-a350-xwb>> (1.9.2016).
- ATW (2016e): Arthur D. Little World Airport Report 2016. Airport traffic growth patterns have inverted as North American air travel rebounds. (Anne Paylor) 25.8.2016. <<http://atwonline.com/airports/arthur-d-little-world-airport-report-2016>> (5.12.2016).
- ATW (2016f): Economies of perception. (Victoria Moores) 19.9.2016. <<http://atwonline.com/blog/economies-perception>> (30.9.2016).
- ATW (2016g): St Helena seeks more air service providers. (Alan Dron) 9.12.2016. <<http://atwonline.com/airports-routes/st-helena-seeks-more-air-service-providers>> (27.1.2017).
- ATW (2017a): Ethiopian Airlines upgrades Addis Ababa infrastructure. (Kurt Hofmann) 5.1.2017. <<http://atwonline.com/mro/ethiopian-airlines-upgrades-addis-ababa-infrastructure>> (4.7.2017).

- ATW (2017b): Airlines need Brexit answers. Soon. (Victoria Moores) 7.6.2017. <<http://atwonline.com/blog/airlines-need-brexite-answers-soon>> (3.12.2017).
- ATW (2017c): CEO: Kenya Airways has potential to be major African carrier. (Kurt Hofmann) 7.6.2017. <<http://atwonline.com/airlines/ceo-kenya-airways-has-potential-be-major-african-carrier>> (1.2.2018).
- ATW (2017d): AFRAA appoints new secretary general. (Victoria Moores) 20.11.2017. <<http://atwonline.com/associations/afraa-appoints-new-secretary-general>> (26.11.2017).
- ATW (2018a): Ethiopian to lease Boeing 737 freighters from GECAS. (Alan Dron) 10.1.2018. <<http://atwonline.com/leasing/ethiopian-lease-boeing-737-freighters-gecas>> (15.1.2018).
- ATW (2018b): Kenya Airways to launch first US services in October 2018. (Kurt Hofmann) 12.1.2018. <<http://atwonline.com/airports-routes/kenya-airways-launch-first-us-services-october-2018>> (19.1.2018).
- ATW (2018c): Ethiopian Airlines to take 45% stake in Zambia Airways. (Victoria Moores) 16.1.2018. <<http://atwonline.com/airlines/ethiopian-airlines-take-45-stake-zambia-airways>> (1.2.2018).
- ATW (2018d): African Open Skies to become effective Jan. 28. (Victoria Moores) 25.1.2018. <<http://atwonline.com/open-skies/african-open-skies-become-effective-jan-28>> (1.2.2018).
- AUGÉ, Marc (1994): Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit. 2. Aufl. Frankfurt/M.
- AUGÉ, Marc (2013): Von den Orten zu den Nicht-Orten (1992). In: Susanne Hauser / Christa Kamleithner / Roland Meyer (Hg.): Architekturwissen. Grundlagentexte aus den Kulturwissenschaften. Zur Logistik des sozialen Raumes. Bielefeld, S. 72-78.
- AUSWÄRTIGES AMT (2016): Äthiopien: Reise- und Sicherheitshinweise. <<https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/aethiopien-node/aethiopiensicherheit/209504>> (23.1.2016).
- Aviation & Allied Business Journal* (2015): December 2015 – January 2016. <[www.aviationbusinessjournal.aero](http://www.aviationbusinessjournal.aero)> (13.2.2016).
- AVIATION AFRICA (2017): Aviation Africa Summit. Africa – poised for growth. Kigali/Rwanda. 22-23.2.2017. <<http://www.aviationafrica.aero>> (1.2.2017).
- Aviation, Travel and Conservation News* (2017): Join Africa's aviation elite next month for Aviation Africa 2017 in Kigali. 4.1.2017. <<https://atnews.org/2017/01/04/join-africas-aviation-elite-next-month-for-aviation-africa-2017-in-kigali>> (29.6.2018).
- AXFORD, Barrie (2013): Theories of Globalization. Cambridge.
- AYKANAT, Deniz (2016): Der Anschlag auf den Atatürk-Flughafen trifft auch Erdoğan's Wirtschaftspolitik. In: *Süddeutsche Zeitung* 29.6.2016.
- BARNES, Trevor J. / Eric SHEPPARD (2010): 'Nothing includes everything': towards engaged pluralism in Anglophone economic geography. In: *Progress in Human Geography* 34 (2), S. 193-214.
- BARTSCH, Werner (2013): Airtropolis. Heidelberg.
- BBC (2016a): Ethiopia cancels Addis Ababa master plan after Oromo protests. 13.1.2016. <<https://www.bbc.com/news/world-africa-35300471>> (1.2.2016).
- BBC (2016b): Ethiopia declares state of emergency amid protests. 9.10.2016. <<https://www.bbc.com/news/world-africa-37600225>> (10.11.2016).
- BBC AFRICA FACEBOOK (2016): Why are Africa's airlines struggling? 12.4.2016. <[https://www.facebook.com/bbcafrica/posts/10154168930065229?comment\\_id=10154169805460229&notif\\_t=comment\\_mention&notif\\_id=1460507072425547](https://www.facebook.com/bbcafrica/posts/10154168930065229?comment_id=10154169805460229&notif_t=comment_mention&notif_id=1460507072425547)> (20.4.2016).
- BBC AFRICA SOUNDCLLOUD (2016): Why are Africa's airlines struggling? Focus on Africa's Bola Mosuro speaks to African aviation expert Linden Birns. Audio 12.4.2016. 3'40". <[https://soundcloud.com/bbcafrica/why-are-africas-airlines-struggling?ocid=socialflow\\_facebook](https://soundcloud.com/bbcafrica/why-are-africas-airlines-struggling?ocid=socialflow_facebook)> (20.4.2016).
- BECK, Ulrich / Angelika POFERL (Hg.) (2010): Große Armut, großer Reichtum. Zur Transnationalisierung globaler Ungleichheit. Berlin.
- BEGUY, Donatien (2016): Poor data affects Africa's ability to make the right policy decisions. In: *The Conversation*, 18.8.2016. <<https://theconversation.com/poor-data-affects-africas-ability-to-make-the-right-policy-decisions-64064>> (22.8.2016).

- BEKELE, Kaleyesus (2015a): IATA Chief Calls On African States to Open Up Skies. In: *The Reporter* (Addis Ababa), 20.6.2015. <[http://allafrica.com/stories/201506222386.html?aa\\_source=nwsltr-transport-en](http://allafrica.com/stories/201506222386.html?aa_source=nwsltr-transport-en)> (3.8.2015).
- BEKELE, Kaleyesus (2015b): IATA wary of Ethiopian new mega hub. In: *The Reporter* (Addis Ababa), 19.12.2015. <<https://archiveenglish.thereporterethiopia.com/content/iata-wary-ethiopian-new-mega-hub>> (29.6.2018).
- BEKELE, Kaleyesus (2016a): The Magnificent Seventy. In: *African Aerospace* (4), S. 23-27. <<http://www.africanaerospace.aero/publications/21/issue2/volume4>> (27.12.2018).
- BEKELE, Kaleyesus (2016b): First national transport policy tabled for discussion. In: *The Reporter* (Addis Ababa), 6.2.2016. <<https://archiveenglish.thereporterethiopia.com/content/first-national-transport-policy-tabled-discussion>> (29.6.2018).
- BEKELE, Kaleyesus (2016c): Ethiopian to build Africa's largest Chinese restaurant. In: *The Reporter* (Addis Ababa), 2.4.2016. <<https://archiveenglish.thereporterethiopia.com/content/ethiopian-build-africa%E2%80%99s-largest-chinese-restaurant>> (29.6.2018).
- BEKELE, Kaleyesus (2016d): 70 years young. In: *The Reporter* (Addis Ababa), 9.4.2016. <<https://www.thereporterethiopia.com/content/70-years-young>> (29.6.2018).
- BEKELE, Kaleyesus (2016e): Local private airlines establish association. In: *The Reporter* (Addis Ababa), 16.4.2016. <<https://archiveenglish.thereporterethiopia.com/content/local-private-airlines-establish-association>> (29.6.2018).
- BEKELE, Kaleyesus (2016f): Council of Ministers to endorse national transport policy. In: *The Reporter* (Addis Ababa), 13.8.2016. <<https://www.thereporterethiopia.com/content/council-ministers-endorse-national-transport-policy>> (29.6.2018).
- BEKELE, Kaleyesus (2016g): Gov't to lift aircraft seat limitation on private airlines. In: *The Reporter* (Addis Ababa), 15.8.2016. <<https://archiveenglish.thereporterethiopia.com/content/govt-lift-aircraft-seat-limitation-private-airlines>> (29.6.2018).
- BEKELE, Kaleyesus (2016h): Private Airlines Association asks authority to lift aircraft age limit. In: *The Reporter* (Addis Ababa), 20.8.2016. <<https://www.thereporterethiopia.com/content/private-airlines-association-asks-authority-lift-aircraft-age-limit>> (29.6.2018).
- BEKELE, Kaleyesus (2016i): Ethiopian overtures multinational African airline. In: *The Reporter* (Addis Ababa), 15.10.2016. <<https://www.thereporterethiopia.com/content/ethiopian-overtures-multinational-african-airline>> (29.6.2018).
- BEKELE, Kaleyesus (2016j): Ethiopian inaugurates new catering facility. In: *The Reporter* (Addis Ababa), 29.10.2016. <<https://www.thereporterethiopia.com/content/ethiopian-inaugurates-new-catering-facility>> (29.6.2018).
- BEKELE, Kaleyesus (2016k): Runway congestion concerns operators. In: *The Reporter* (Addis Ababa), 26.11.2016. <<https://www.thereporterethiopia.com/content/runway-congestion-concerns-operators>> (29.6.2018).
- BEKELE, Kaleyesus (2017a): Stakeholders criticize airports enterprise for inefficient airport services. In: *The Reporter* (Addis Ababa), 7.1.2017. <<https://www.thereporterethiopia.com/content/stakeholders-criticize-airports-enterprise-inefficient-airport-services>> (29.6.2018).
- BEKELE, Kaleyesus (2017b): New aviation group eyes Hilton, Ghion Hotels. In: *The Reporter* (Addis Ababa), 12.8.2017. <<https://www.thereporterethiopia.com/content/new-aviation-group-eyes-hilton-ghion-hotels>> (29.6.2018).
- BELINA, Bernd (2013): Raum. Zu den Grundlagen eines historisch-geographischen Materialismus. (Einstiege – Grundbegriffe der Sozialphilosophie und Gesellschaftstheorie, 20) Münster.
- BEZABEH, Edom (2016): Ethiopian Airlines to Begin Regular Flights to Hawassa. In: *The Ethiopian Herald*, 14.4.2016. <[http://allafrica.com/stories/201604141165.html?aa\\_source=nwsltr-travel-en](http://allafrica.com/stories/201604141165.html?aa_source=nwsltr-travel-en)> (19.4.2016).
- BEZU, Sosina (2017): Ethiopia can convert its youth bulge from a political problem into an opportunity. In: *The Conversation*, 18.4.2017. <<https://theconversation.com/ethiopia-can-convert-its-youth-bulge-from-a-political-problem-into-an-opportunity-75312>> (25.4.2017).
- BHABHA, Homi K. (2012): Globalisierung und Ambivalenz. In: Isolde Charim / Gertraud Auer Borea (Hg.): *Lebensmodell Diaspora. Über moderne Nomaden*. Bielefeld, S. 53-64.
- BINNS, Tony / Alan DIXON / Etienne NEL (2012): *Africa. Diversity and Development*. London/New York.

- BIRHANU, Dereje / Hyeonjun KIM / Cheolhee JANG / Sanghyun PARK (2016): Flood Risk and Vulnerability of Addis Ababa City Due to Climate Change and Urbanization. In: *Procedia Engineering* 154, S. 696-702.
- BÖHNKE, Petra (2006): Am Rande der Gesellschaft. Risiken sozialer Ausgrenzung. Opladen.
- BONSA, J. (2016): Ethiopia's 'Miraculous' Economic Growth – Dancing While Standing Still. In: *Addis Standard*, 19.7.2016. <[http://allafrica.com/stories/201607190544.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201607190544.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (24.7.2016).
- DE BOTTON, Alain (2010): Airport. Eine Woche in Heathrow. Frankfurt/M.
- BRAUN, Boris / Johanna SCHLAACK (2014): Großflughäfen als Impulsgeber der Stadt- und Wirtschaftsentwicklung. Trends und räumliche Modelle. In: *Geographische Rundschau* 66 (1), S. 4-11.
- BRENNER, Neil (2004): New State Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood. Oxford.
- BRENNER, Neil (2011): Critical Sociospatial Theory and the Geographies of Uneven Spatial Development. In: Andrew Leyshon / Roger Lee / Linda McDowell / Peter Sunley (Hg.): *The SAGE Handbook of Economic Geography*. London, S. 135-148.
- BRIGHT, Wyanie A. / Million HABTE (2015): Air Transport Services: A Case Study of Ethiopia. In: African Union (Hg.): *Services Exports for Growth and Development. Case Studies from Africa*. Unter Mitarbeit von Carolyne Tumuhimbise und Sherry Stephenson. Addis Ababa, S. 13–65.
- BRÖLL, Claudia (2016): In der Verbannung. Absturzängste: St. Helena bleibt weiter ohne Flughafen. In: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 14.06.2016, S. 7.
- BRYAN, Deborah L. / Morton E. O'KELLY (1999): Hub-and-Spoke Networks in Air Transportation: An Analytical Review. In: *Journal of Regional Science* 39 (2), S. 275-295.
- BRYAN, Victoria (2014): Ethiopian Airlines says Ebola costs \$8 mln/month in lost revenue. In: *Reuters*, 20.11.2014. <<https://www.reuters.com/article/ethiopian-air-ebola/ethiopian-airlines-says-ebola-costs-8-mln-month-in-lost-revenue-idUSL6N0TA4SV20141120>> (13.7.2018).
- BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN LUFTVERKEHRSWIRTSCHAFT (2016): Luftfahrt als Motor für die Wirtschaft. <<https://www.bdl.aero/de/themen-positionen/wirtschaft/bedeutung-des-luftverkehrs>> (3.11.2016).
- BUSER, Benjamin / Jochen FLINNER (2010): Airports' catalytic effects. Describing a knowledge gap. In: Ute Knippenberger / Alex Wall (Hg.): *Airports in cities and regions. Research and practise*. Karlsruhe, S. 167-171.
- BUTTON, Kenneth / Alberto BRUGNOLI / Gianmaria MARTINI / Davide SCOTTI (2015): Connecting African urban areas: airline networks and intra-Sub-Saharan trade. In: *Journal of Transport Geography* 42, S. 84-89.
- BUYCK, Cathy (2016): Turkish CEO Cites Airports As Airlines' Biggest Challenge. In: *Aviation Week Network*, 1.6.2016. <<http://aviationweek.com/iata-agm-2016/turkish-ceo-cites-airports-airlines-biggest-challenge>> (10.7.2018).
- CAMPBELL, James F. (2009): Hub location for time definite transportation. In: *Computers and Operations Research* 36 (12), S. 3107-3116.
- CAPA Centre for Aviation (2011a): Star reaffirms position as strongest alliance in Africa with Ethiopian and potentially ASKY. 13.12.2011. <<https://centreforaviation.com/analysis/reports/star-reaffirms-position-as-strongest-alliance-in-africa-with-ethiopian-and-potentially-asky-64483>> (5.12.2015).
- CAPA (2011b): Ethiopian eyes 787 service to Hong Kong and new Asian services as Africa-Asia market booms. 13.12.2011. <<https://centreforaviation.com/analysis/reports/ethiopian-eyes-787-service-to-hong-kong-and-new-asian-services-as-africa-asia-market-booms-64487>> (8.12.2015).
- CAPA (2013): Kenya Airways and Ethiopian Airways compete for Nairobi and Addis hub power as Gulf carriers expand. 21.1.2013. <<https://centreforaviation.com/analysis/reports/kenya-airways-and-ethiopian-airways-compete-for-nairobi-and-addis-hub-power-as-gulf-carriers-expand-94657>> (5.12.2015).
- CAPA (2015a): Ethiopian Airlines 2015 outlook: more rapid expansion as it becomes Africa's largest airline. 13.1.2015. <<https://centreforaviation.com/analysis/reports/ethiopian-airlines-2015-outlook-more-rapid-expansion-as-it-becomes-africas-largest-airline-204559>> (5.12.2015).
- CAPA (2015b): Ethiopian Airlines plans further growth in Asia and US, starting with Chengdu and New York. 7.10.2015. <<https://centreforaviation.com/analysis/reports/ethiopian-airlines-plans-further-growth-in-asia-and-us-starting-with-chengdu-and-new-york-249034>> (8.12.2015).
- CAPA (2017): Ethiopia creates new aviation holding group for airline, airports and other business units. 25.7.2017. <<https://centreforaviation.com/news/new-structure-of-ethiopian-airlines-group-to-improve-customer-experience-696041>> (29.7.2017).



- CARMODY, Pádraig (2011): *The new scramble for Africa*. Cambridge.
- CASEY, David (2018a): Where does the Airbus A350 fly? Q1 2018 network update. In: *Routsonline*, 20.3.2018. <<https://www.routsonline.com/news/29/breaking-news/277561/where-does-the-airbus-a350-fly-q1-2018-network-update>> (13.7.2018).
- CASEY, David (2018b): Ethiopian adds Manchester as UK-Africa capacity rises. In: *Routsonline*, 14.5.2018. <<https://www.routsonline.com/news/29/breaking-news/278621/ethiopian-adds-manchester-as-uk-africa-capacity-rises>> (10.7.2018).
- CASH, David W. / W. Neil AGER / Fikret BERKES / Po GARDEN / Louis LEBEL / Per OLSSON / Lowell PRITCHARD / Oran YOUNG (2006): Scale and Cross-Scale Dynamics: Governance and Information in a Multilevel World. In: *Ecology and Society* 11 (2), S. 8.
- CENTRE OF AFRICAN STUDIES (2016): African Governance and Space (AFRIGOS). Transport Corridors, Border Towns and Port Cities in Transition. <[http://www.cas.ed.ac.uk/research/grants\\_and\\_projects/afrigos](http://www.cas.ed.ac.uk/research/grants_and_projects/afrigos)> (4.3.2016).
- ch-aviation (2015a): Ethiopian forced to suspend Goma, DRC route after one flight. 17.7.2015. <<https://www.ch-aviation.com/portal/news/38845-ethiopian-forced-to-suspend-goma-drc-route-after-one-flight>> (13.6.2016).
- ch-aviation (2015b): ASKY Airlines eyes own West African MRO, training facilities. 8.8.2015. <<http://www.ch-aviation.com/portal/news/48339-asky-airlines-eyes-own-west-african-mro-training-facilities>> (13.6.2016).
- ch-aviation (2016a): RwandAir selects Ethiopian Airlines as strategic partner. 9.2.2016. <<https://www.ch-aviation.com/portal/news/43791-rwandair-selects-ethiopian-airlines-as-strategic-partner>> (13.6.2016).
- ch-aviation (2016b): ch-aviation Interview: Tewolde Gebremariam, CEO Ethiopian Airlines. 16.9.2016. <<https://blog.ch-aviation.com/2016/09/16/ch-aviation-interview-tewolde-gebremariam-ceo-ethiopian-airlines>> (26.6.2018).
- ch-aviation (2017): SAA eyes more African incl 5th Freedom routes. 25.4.2017. <<https://www.ch-aviation.com/portal/news/55441-saa-eyes-more-african-incl-5th-freedom-routes>> (29.4.2017).
- ch-aviation (2018): Ethiopian inks MOU for Chadian carrier project. 26.2.2018. <<https://www.ch-aviation.com/portal/news/64687-ethiopian-inks-mou-for-chadian-carrier-project>> (22.3.2018).
- CHAMBERS, Robert (1994a): The Origins and Practice of Participatory Rural Appraisal. In: *World Development* 22 (7), S. 953-969.
- CHAMBERS, Robert (1994b): Participatory Rural Appraisal (PRA): Analysis of Experience. In: *World Development* 22 (9), S. 1253-1268.
- CHERENET, Zegeye (2010): The Portrait of an Isolated Nation. Abyssinia/Ethiopia. In: Marc Angélil / Dirk Hebel (Hg.): *Cities of Change*. Addis Ababa. Transformation Strategies for Urban Territories in the 21st Century. Basel, S. 30-37.
- CLARK, Oliver (2018): Part-privatisation being considered for Ethiopian Airlines: chief. In: *FlightGlobal*, 19.6.2018. <<https://www.flightglobal.com/news/articles/part-privatisation-being-considered-for-ethiopian-air-449567>> (14.7.2018).
- CNN (2016): Dreams come true at Africa's largest aviation academy. Video 21.3.2016. 4'25". <<https://edition.cnn.com/videos/business/2016/03/21/ethiopian-aviation-academy-marketplace-africa-spc.cnn>> (8.5.2018).
- COGSWELL, David (2015): Obama Visits Ethiopia, Salutes Its Airline. In: *Ethiopia Online*, 31.7.2015. <<http://onlineethiopia.net/2015/07/obama-visits-ethiopia-salutes-its-airline/>> (2.7.2018).
- COLLIER, Paul (2007): Poverty reduction in Africa. In: *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America PNAS* 104 (43), S. 16763-16768.
- CONVENTZ, Sven / Ben DERUDDER / Alain THIERSTEIN / Frank WITLOX (2014): Introduction. Knowledge Hubs: Infrastructure and the Knowledge Economy in City-Regions. In: Dies. (Hg.): *Hub Cities in the Knowledge Economy*. Seaports, Airports, Brainports. Farnham, S. 1-7.
- CONVENTZ, Sven / Alain THIERSTEIN (2014): Zwischen Mobilität und Immobilität. Neue Wissensräume an internationalen Flughäfen in Deutschland. In: *Geographische Rundschau* 66 (1), S. 20-26.
- CRESSWELL, Tim / Peter MERRIMAN (2011): *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham.
- CSA CENTRAL STATISTICS AGENCY (2015): Section H – Transport and Communications. <[http://www.csa.gov.et/images/documents/pdf\\_files/nationalstatisticsabstract/2006/tr.pdf](http://www.csa.gov.et/images/documents/pdf_files/nationalstatisticsabstract/2006/tr.pdf)> (17.2.2016)

- CWERNER, Saulo (2009): Introducing aeromobilities. In: Saulo Cwerner / Sven Kesselring / John Urry (Hg.): *Aeromobilities*. Abingdon, S. 1-21.
- CWERNER, Saulo / Sven KESSELRING / John URRY (Hg.) (2009): *Aeromobilities*. Abingdon.
- DABLANC, Laetitia / Antoine FRÉMONT (2013): The Paris region. Operating and planning freight at multiple scales in a European city. In: Peter V. Hall / Markus Hesse (Hg.): *Cities, Regions and Flows*. London/New York, S. 95-113.
- DAHIR, Abdi Latif (2016a): Ethiopia's previously divided ethnic groups are unifying to protest against the government. In: *Quartz Africa*, 9.8.2016. <<https://qz.com/753252/ethiopias-previously-divided-ethnic-groups-are-unifying-to-protest-against-the-government>> (17.8.2016).
- DAHIR, Abdi Latif (2016b): The number of tech hubs across Africa has more than doubled in less than a year. In: *Quartz Africa*, 17.8.2016. <<https://qz.com/759666/the-number-of-tech-hubs-across-africa-has-more-than-doubled-in-less-than-a-year>> (30.8.2016).
- DAHIR, Abdi Latif (2016c): This Ethiopian runner's protest gesture at the Rio marathon could put his life at risk. In: *Quartz Africa*, 22.8.2016. <<https://qz.com/762991/this-ethiopian-runners-protest-gesture-at-the-rio-marathon-could-put-his-life-at-risk>> (30.8.2016).
- DAHIR, Abdi Latif (2016d): A tale of two Africas as air travel to the continent's east grows but declines in the north. In: *Quartz Africa*, 22.9.2016. <<https://qz.com/787498/a-tale-of-two-africas-as-air-travel-to-the-continent-east-grows-but-declines-in-the-north>> (26.9.2016).
- DAHIR, Abdi Latif (2016e): Internet shutdown could cost Ethiopia's booming economy millions of dollars. In: *Quartz Africa*, 19.10.2016. <<https://qz.com/812689/oromo-protests-ethiopias-internet-shutdown-could-drain-millions-of-dollars-from-the-economy>> (24.10.2016).
- DAHIR, Abdi Latif (2016f): The diaspora media movement shaping the coverage of Ethiopia's protests. In: *Quartz Africa*, 25.10.2016. <<https://qz.com/817605/the-diaspora-media-movement-shaping-the-coverage-of-ethiopias-oromo-and-amhara-protests>> (27.10.2016).
- DAHIR, Abdi Latif (2017a): Ethiopia's human rights problems may tank its ambition to become a global apparel center. In: *Quartz Africa*, 4.5.2017. <<https://qz.com/974863/ethiopias-land-problems-could-hamper-its-ambition-as-a-global-apparel-destination>> (11.5.2017).
- DAHIR, Abdi Latif (2017b): Nairobi is counting on empty malls and tall skyscrapers to fuel its economic ambitions. In: *Quartz Africa*, 7.6.2017. <<https://qz.com/787498/a-tale-of-two-africas-as-air-travel-to-the-continent-east-grows-but-declines-in-the-north>> (24.6.2017).
- DAHIR, Abdi Latif (2017c): Ethiopia has blocked social media sites as new Oromo protests hit the country. In: *Quartz Africa*, 15.12.2017. <<https://qz.com/1157890/oromo-protests-ethiopia-has-blocked-social-media-sites-facebook-twitter-and-youtube>> (19.12.2017).
- DAHIR, Abdi Latif (2018a): How Africa's largest airline will dominate the continent's skies. In: *Quartz Africa*, 20.1.2018. <<https://qz.com/1184830/ethiopian-airlines-wants-to-take-over-africas-skies-with-zambia-asky-arik-and-more>> (22.1.2018).
- DAHIR, Abdi Latif (2018b): Ethiopia's prime minister has stepped down. In: *Quartz Africa*, 15.2.2018. <<https://qz.com/1208281/ethiopias-prime-minister-hailemariam-desalegn-has-resigned>> (19.2.2018).
- DANNENBERG, Peter (2013): Entwicklung und Globalisierung in Afrika. In: *Praxis Geographie* 43 (7-8), S. 4-7.
- DAVIES, Martyn (2016): Ethiopia: Economic Growth, Ethiopian Style. In: *Addis Fortune*, 29.2.2016. <[http://allafrica.com/stories/201603011826.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201603011826.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (7.3.2016).
- DAVISON, William (2016): The Shadow Over Ethiopia's Construction Boom. In: *Bloomberg*, 21.3.2016. <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-03-21/evictions-unrest-cast-shadow-over-ethiopia-s-construction-boom>> (7.4.2016).
- DAVISON, William / Samuel GEBRE (2016): A Modern-Day War of the Roses Plays Out in Africa. In: *Bloomberg*, 24.8.2016. <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-08-24/a-modern-day-war-of-the-roses-plays-out-in-africa>> (13.7.2018).
- DEMMEER, Joakim (2017): Das grüne Gold. Originaltitel: Dead Donkeys Fear No Hyenas. Schweden/Deutschland/Finnland, 80 min.
- DERUDDER, Ben / Nathalie VAN NUFFEL / Frank WITLOX (2009): Connecting the world. Analyzing global city networks through airline flows. In: Saulo Cwerner / Sven Kesselring / John Urry (Hg.): *Aeromobilities*. Abingdon, S. 76-95.

- DERUDDER, Ben / Frank WITLOX (2014): Global Cities and Air Transport. In: Andrew R. Goetz / Lucy Budd (Hg.): *The Geographies of Air Transport*. (Transport and Mobility Series) Farnham, S. 103-123.
- DERSO, Bilal (2017a): Country Has Become Africa's Investment Hub for Textile and Garment Industry. In: *The Ethiopian Herald*, 18.10.2017. <[http://allafrica.com/stories/201710180508.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201710180508.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (21.10.2017).
- DERSO, Bilal (2017b): A Standing Out Airliner for African Economic Integration, Unity. In: *The Ethiopian Herald*, 20.12.2017. <[http://allafrica.com/stories/201712200816.html?aa\\_source=nwsltr-transport-en](http://allafrica.com/stories/201712200816.html?aa_source=nwsltr-transport-en)> (28.12.2017).
- DERSO, Bilal (2018): Ethiopia Gateway to Africa - UAE In't Cooperation State Minister. In: *The Ethiopian Herald*, 31.1.2018. <[http://allafrica.com/stories/201801311017.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201801311017.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (6.2.2018).
- DESTA, David (2018): Intra-African Tourism Within Reach in Liberal Skies. In: *Addis Fortune*, 10.2.2018. <[http://allafrica.com/stories/201802130568.html?aa\\_source=nwsltr-travel-en](http://allafrica.com/stories/201802130568.html?aa_source=nwsltr-travel-en)> (15.2.2018).
- DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR GEOGRAPHIE (2013): 58. Deutscher Geographentag 2013. Kongress für Wissenschaft, Schule und Praxis. Universität Passau, 1.-7.10.2013.
- DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR KARTOGRAPHIE (2015): Die Peters-Projektion – die einzige „Alternative“? Beate Weninger. 4.2.2015. <<http://bk.dgfk.net/2015/02/04/die-peters-projektion>> (16.2.2018).
- DEUTSCHER FLUGLÄRMDIENST (2017): Flugspuren Region Köln/Bonn. <<http://www.dfld.de/DFLD/index.htm>> (6.5.2017).
- DIGITAL HUB REGION BONN (2017): Zukunft digital gestalten. <<https://www.digitalhub.de>> (20.9.2017).
- VAN DIJK, Meine Pieter (2009): Conclusions from China's activities in Africa. In: Ders. (Hg.): *The New Presence of China in Africa*. Amsterdam, S. 199-220.
- DITTRICH, Christoph (2013): Indiens Städte – Modernisierung und Fragmentierung. In: Martina Neuburger (Hg.): "Entwicklungsländer"? Verwickelte Welten – Auf der Suche nach Norden und Süden. (Hamburger Symposium Geographie, 5) Hamburg, S. 63–83.
- DLR DEUTSCHES ZENTRUM FÜR LUFT- UND RAUMFAHRT (2017): Global Aviation Monitor (GAM). Analysis and Short Term Outlook of Global, European and German Air Transport. March 2017. <[https://www.dlr.de/fw/Portaldata/42/Resources/dokumente/pdf/DLR\\_GAM\\_210317\\_engl.pdf](https://www.dlr.de/fw/Portaldata/42/Resources/dokumente/pdf/DLR_GAM_210317_engl.pdf)> (29.6.2018).
- DODSON, Jago / Brendan GLEESON (2009): Urban Planning and Human Geography. In: Robert Kitchin / Nigel Thrift (Hg.): *International Encyclopedia of Human Geography*. 8. Aufl. Oxford, S. 77-83.
- DÖRRIES, Bernd (2017): Die Realität im Himmel. Ethiopian-Airlines-Chef Tewolde Gebremariam über den Ausnahmezustand in seinem Land, neue Allianzen für den Luftverkehr über Afrika und warum die Blumenflieger oft halb leer unterwegs sind. In: *Süddeutsche Zeitung*, 25.04.2017, S. 22.
- DONAHUE, Bill (2018): China Is Turning Ethiopia Into a Giant Fast-Fashion Factory. In: *Bloomberg Businessweek*, 2.3.2018. <<https://www.bloomberg.com/news/features/2018-03-02/china-is-turning-ethiopia-into-a-giant-fast-fashion-factory>> (9.7.2018).
- DONATH, Dirk / Dirk HEBEL (2013): Architekturausbildung in Äthiopien. In: Andreas Lepik (Hg.): *Afritecture. Bauen mit der Gemeinschaft*. München, S. 160-165.
- DORI, Dereje Feyissa (2014): Ethiopia's 'African tiger' leaps towards middle income. In: *The Guardian*, 22.10.2014. <<https://www.theguardian.com/global-development/poverty-matters/2014/oct/22/ethiopia-african-tiger-middle-income>> (11.7.2018).
- DROß, Michael / Alain THIERSTEIN (2011): Wissensökonomie als Entwicklungstreiber von Flughafenregionen – das Beispiel München. In: *Informationen zur Raumentwicklung* (1), S. 27-36.
- DUMOULIN, Sébastien (2011): Réseaux aériens: duel au sommet en Afrique. In: *Jeune Afrique*, 29.11.2011. <<http://www.jeuneafrique.com/Articles/Dossier/ARTJAJA2654p098.xml0/compagnie-aerienne-ethiopian-airlines-concurrence-transport-aerienreseau-aeriens-duel-au-sommet-en-afrique.html>> (16.6.2014).
- EAC EUROPEAN AVIATION CONFERENCE (2015): Restricting the Skies: The End of Airline Liberalisation? Cranfield University, 18.-20.11.2015. <[http://media.wix.com/ugd/6f6968\\_4ea90cbaece94a50ba87568aef918dc1.pdf](http://media.wix.com/ugd/6f6968_4ea90cbaece94a50ba87568aef918dc1.pdf)> (18.2.2016).

- EAC (2016): Changing Hub Dynamics: New Models & Airline Evolution. Amsterdam Schiphol Airport, 17.-18.11.2016. <<http://garsonline.de/wp-content/uploads/2015/02/2016September15EACNewsflash.pdf>> (30.9.2017).
- EAE ETHIOPIAN AIRPORTS ENTERPRISE (2009): Topographic Map. Addis Ababa Bole International Airport. Daniel Awgechew, July 2009.
- EAE (2014): Addis Ababa Bole International Airport. Animation. 3'45".
- EAE (2015): Ethiopian Airports Enterprise. <<http://www.ethiopianairports.gov.et>> (30.11.2015).
- EAE (2017): Total International & Domestic Traffic at Addis Ababa Bole International Airport. 13.4.2017.
- EATCA ETHIOPIAN AIR TRAFFIC CONTROLLERS' ASSOCIATION (2017): Our Association. <<https://www.eatca-afm2017.com/content/ethiopian-air-traffic-controllers%E2%80%99-association>> (1.7.2018).
- ECAA ETHIOPIAN CIVIL AVIATION AUTHORITY (2009): Ethiopian Civil Aviation Authority. Addis Ababa.
- ECAA (2016): Welcome to Ethiopian Civil Aviation Authority. <<http://www.ecaa.gov.et/Home.aspx>> (14.2.2016).
- ECKERT, Andreas (2015): Die Flaute könnte auch ein Boom sein. Warum die Wirtschaftswissenschaften Afrika zuverlässig fehlinterpretieren. In: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 02.12.2015, S. N4.
- ECKERT, Andreas (2016): Kontinentale Geschichte. Gelehrte "Mama Africa". In: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 13.01.2016, S. N3.
- The Economist* (2010): The true true size of Africa. Africa is bigger than it looks on most maps of the world. 10.11.2010. <<https://www.economist.com/graphic-detail/2010/11/10/the-true-true-size-of-africa>> (2.7.2016).
- The Economist* (2011): Africa rising. The hopeful continent. 3.12.2011. <<https://www.economist.com/node/21541015>> (17.6.2016).
- The Economist* (2012a): Ethiopian dares to Dream. 3.9.2012. <<https://www.economist.com/gulliver/2012/09/03/ethiopian-dares-to-dream>> (15.12.2015).
- The Economist* (2012b): Aviation in Africa. Skies wide shut. 10.12.2012. <<https://www.economist.com/blogs/gulliver/2012/12/aviation-africa>> (17.6.2016).
- The Economist* (2014): State-controlled Airlines. Flags of inconvenience. 16.8.2014. <<https://www.economist.com/business/2014/08/16/flags-of-inconvenience>> (27.3.2016).
- The Economist* (2016a): Asia's scramble for Africa. 13.8.2016. <<https://www.economist.com/middle-east-and-africa/2016/08/13/asias-scramble-for-africa>> (5.12.2016).
- The Economist* (2016b): Well-connected. Why one national airline is bucking a continent-wide trend. 20.10.2016. <<https://www.economist.com/business/2016/10/20/well-connected>> (5.12.2016).
- EDENSOR, Tim (2011): Commuter: Mobility, Rhythm and Commuting. In: Tim Cresswell / Peter Merriman (Hg.): *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham, S. 189-203.
- EDWIN, Kiplagat (2018): Zambia: Ethiopian Airlines Inks Deal With Zambia to Revive National Carrier. In: *The East African* (Nairobi), 17.1.2018. <[http://allafrica.com/stories/201801220769.html?aa\\_source=nwsltr-transport-en](http://allafrica.com/stories/201801220769.html?aa_source=nwsltr-transport-en)> (23.1.2018).
- EEA ETHIOPIAN ECONOMICS ASSOCIATION (2012): Report on the Ethiopian Economy 2012. Transport Sector Development in Ethiopia: Performance, Policies and Its Role in the Economy. Addis Ababa.
- EEA (2015): Report on the Ethiopian Economy 2015. Prospects and Challenges of Structural Transformation in Ethiopia. Addis Ababa.
- EGZIABHER, Selamawit Gebre (2012): Why Ethiopian Airlines Becomes Successful and What are the Lessons for other Public Companies? Master Thesis, Addis Ababa University.
- EIC ETHIOPIAN INVESTMENT COMMISSION (2015): Why invest in Ethiopia. <<http://www.investethiopia.gov.et/why-ethiopia/why-invest-in-ethiopia>> (27.2.2015).
- EIC (2017a): Industrial Parks in Ethiopia. Incentives Package. <<http://www.investethiopia.gov.et/images/pdf/Industrial%20Parks%20Incentives%20FINAL%20VERSION.pdf>> (27.3.2018).

- EIC (2017b): An Investment Guide to Ethiopia. Ethiopia – A Preferred Investment Destination in Africa. <<http://www.investethiopia.gov.et/images/pdf/An%20Investment%20Guide%20to%20Ethiopia,%202017.pdf>> (27.3.2018).
- ELMI CONSTRUCTION (2015): Ethiopian Airlines Aviation Academy. <<http://www.elmiconstruction.com/index.php/Home/Projects/ethiopian-airlines-aviation-academy>> (3.7.2018).
- EMIRATES (2016): Emirates Goes Non-Stop Dubai-Auckland from March. <<http://www.emirates.com/media-centre/emirates-goes-non-stop-dubai-auckland-from-march>> (25.6.2018).
- EMPEROR HAILE SELASSIE MEMORIAL FOUNDATION (2000): Yekibir Selamta. Editor and Translator Getachew Zicke. Addis Ababa, October 2000.
- ENA ETHIOPIAN NEWS AGENCY (2017): Asia maintains largest destination for Ethiopian export. <<http://www.ena.gov.et/en/index.php/economy/item/4339-asia-maintains-largest-destination-for-ethiopian-export>> (13.11.2017).
- ENA (2018): Ethiopia Ranked Among Top 10 Investment Destinations in Africa. 30.3.2018. <[http://allafrica.com/stories/201803300580.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201803300580.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (5.4.2018).
- ENDERS, Stefan (2016): Interview: German companies should be active players in this trend. In: *IHK blog: subsahara-afrika*, 4.4.2016. <<https://www.subsahara-afrika-ihk.de/blog/2016/04/04/interview-german-companies-active-players-trend>> (17.12.2016).
- ENGEL, Ulf / Matthias MIDDELL (2010): Theorien und Theoretiker der Globalisierung: Schneisen im Dickicht der Interpretationen. In: Matthias Middell / Ulf Engel (Hg.): *Theoretiker der Globalisierung*. Leipzig, S. 7-31.
- ETHIOPIA DATA PORTAL (2018): World GDP per Capita Ranking 2017. Data and Charts. Forecast. <<http://ethiopia.opendataforafrica.org/sijweyg/world-gdp-per-capita-ranking-2017-data-and-charts-forecast>> (29.6.2018).
- ETHIOPIAN AIRLINES (1961): Fifteen years ago he created an airline. From mules to jets in the Lion of Judah's mountain empire. New York.
- ETHIOPIAN AIRLINES (1988): Bringing Africa Together. The Story of an Airline. Unter Mitarbeit von Menassie Lemma, Bahru Zewdie und Ole G. Nordbo. Addis Ababa.
- ETHIOPIAN AIRLINES (2014): Ethiopian Airlines – der modernste Weg nach Afrika.
- ETHIOPIAN AIRLINES (2015a): Vision and Mission. <<https://www.ethiopianairlines.com/corporate/company/about-us/vision-mission>> (8.6.2015).
- ETHIOPIAN AIRLINES (2015b): Ethiopian the Largest Airline in Africa FACT SHEET. 11.7.2015. Addis Ababa.
- ETHIOPIAN AIRLINES (2015c): Connecting you to five continents with over 90 on-line destinations and more on a Star Alliance Network. <<https://www.facebook.com/EthiopianAirlines.DE>> (15.8.2015)
- ETHIOPIAN AIRLINES (2016): 70 Years Ethiopian Airlines 1946-2016. Facility Visit Route Map. Dedication Brought Us This Far, Passion Will Take Us Further. Addis Ababa.
- ETHIOPIAN AIRLINES (2017a): Annual Report 2015/2016. <[https://www.ethiopianairlines.com/Cms\\_Data/Contents/EthiopianAirlines/Media/Corporate/Company/Reports/Annual-Report-2015-16.pdf](https://www.ethiopianairlines.com/Cms_Data/Contents/EthiopianAirlines/Media/Corporate/Company/Reports/Annual-Report-2015-16.pdf)> (04.04.2018).
- ETHIOPIAN AIRLINES (2017b): News Flash. <<https://www.ethiopianairlines.com/corporate/media/media-relations/NewsFlash>> (30.11.2017).
- ETHIOPIAN AIRLINES (2017c): Cargo Network. <[https://www.ethiopianairlines.com/Cms\\_Data/Contents/EthiopianAirlines/Media/Corporate/Cargo/ET-CGO-Networkw.jpg](https://www.ethiopianairlines.com/Cms_Data/Contents/EthiopianAirlines/Media/Corporate/Cargo/ET-CGO-Networkw.jpg)> (30.11.2017).
- ETHIOPIAN AIRLINES (2018a): Ethiopian Starts Dedicated Freighter Service from Bahir-Dar to Europe to facilitate the Export of Horticultural Products. 27.1.2018. <<https://www.ethiopianairlines.com/corporate/media/media-relations/press-release/detail/924>> (25.2.2018)
- ETHIOPIAN AIRLINES (2018b): Factsheet – April 2018. Addis Ababa. <[https://www.ethiopianairlines.com/Cms\\_Data/Contents/EthiopianAirlines/Media/Corporate/Company/EthiopianFactsheet/Ethiopian-short-FactSheet-April-2018.pdf](https://www.ethiopianairlines.com/Cms_Data/Contents/EthiopianAirlines/Media/Corporate/Company/EthiopianFactsheet/Ethiopian-short-FactSheet-April-2018.pdf)> (1.7.2018).
- ETHIOPIAN AIRLINES (2018c): Route Network. <<https://www.ethiopianairlines.com/AA/EN/book/route-network/international-network>> (1.7.2018).
- The Ethiopian Herald* (2015a): Agricultural Transformation During GTP-I. 21.7.2015. <[http://allafrica.com/stories/201507221503.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201507221503.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (3.10.2015).

- The Ethiopian Herald* (2015b): Ethiopian Set to Increase Africa-China Flights. 5.8.2015. <[http://allafrica.com/stories/201508050995.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201508050995.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (3.10.2015).
- The Ethiopian Herald* (2016): Fostering the Aviation Industry to Sustain Tourism, Trade, and National Economic Growth. 3.7.2016. <[http://allafrica.com/stories/201607040797.html?aa\\_source=nwsltr-travel-en](http://allafrica.com/stories/201607040797.html?aa_source=nwsltr-travel-en)> (1.7.2018).
- The Ethiopian Herald* (2017): Ethiopian Airlines Inaugurates All-Female Crew Flight to Nigeria. 13.12.2017. <[http://allafrica.com/stories/201712130927.html?aa\\_source=nwsltr-transport-en](http://allafrica.com/stories/201712130927.html?aa_source=nwsltr-transport-en)> (16.12.2017).
- ETHIOPIAN TOURISM ORGANIZATION (2016): How to get to Ethiopia. <<https://www.ethiopia.travel/plan-your-trip/how-to-get-there>> (16.11.2016).
- EUROCONTROL (2013): Challenges of Growth 2013. Summary Report. <<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/reports/201307-challenges-of-growth-summary-report.pdf>> (14.5.2018).
- EUROPEAN COOPERATION IN SCIENCE & TECHNOLOGY (2018): Action TU1408. Air Transport and Regional Development (ATARD). <<http://www.atard.net>> (25.6.2018).
- EVERS, Hans-Dieter / Solvay GERKE / Thomas MENKHOFF (2015): Growth through Knowledge Clusters: Singapore as a Knowledge Hub. <[https://www.researchgate.net/publication/292193520\\_Growth\\_through\\_Knowledge\\_Clusters\\_Singapore\\_as\\_a\\_Knowledge\\_Hub](https://www.researchgate.net/publication/292193520_Growth_through_Knowledge_Clusters_Singapore_as_a_Knowledge_Hub)> (19.9.2017).
- EZE, Chinedu (2015): African Nations to Earn U.S.\$20 Billion From Aviation Sector. In: *This Day* (Lagos), 15.5.2015. <[http://allafrica.com/stories/201505180725.html?aa\\_source=nwsltr-transport-en](http://allafrica.com/stories/201505180725.html?aa_source=nwsltr-transport-en)> (29.10.2015).
- EZE, Chinedu (2016): Nigerian Airlines in Liberalised African Airspace. In: *This Day* (Lagos), 22.7.2016. <[http://allafrica.com/stories/201607220582.html?aa\\_source=nwsltr-travel-en](http://allafrica.com/stories/201607220582.html?aa_source=nwsltr-travel-en)> (3.8.2016).
- EZE, Chinedu (2018a): Airline Operators Kick Against Open Sky for Africa. In: *This Day* (Lagos), 23.1.2018. <[http://allafrica.com/stories/201801240021.html?aa\\_source=nwsltr-transport-en](http://allafrica.com/stories/201801240021.html?aa_source=nwsltr-transport-en)> (30.1.2018).
- EZE, Chinedu (2018b): Experts Identify Pitfalls of Open Sky in Africa. In: *This Day* (Lagos), 26.1.2018. <[http://allafrica.com/stories/201801260337.html?aa\\_source=nwsltr-transport-en](http://allafrica.com/stories/201801260337.html?aa_source=nwsltr-transport-en)> (30.1.2018).
- FADUGBA, Nick (2016): A Comparative Analysis of Ethiopian Airlines and Kenya Airways. Bremen: German Aviation Research Society Aviation in Africa Workshop, 30.6.2016.
- FAZ Frankfurter Allgemeine Zeitung* (2016): Nach Anschlägen weniger Passagiere. 5.8.2016, S. 25.
- FEATHERSTONE, David / Joe PAINTER (2013): 'There is no point of departure': The Many Trajectories of Doreen Massey. In: Dies. (Hg.): *Spatial Politics. Essays for Doreen Massey*. Malden, S. 1-18.
- FIORAMONTI, Lorenzo (2017): *Wellbeing Economy: Success in a World Without Growth*. London.
- FISCHER, Stefan (2013): Freiheit der Eingeschlossenen. In: *Süddeutsche Zeitung*, 14.11.2013, S. 35.
- FISCHLI, Peter / David WEISS (2012): *800 Views of Airports*. Köln.
- FLICKR (2012): Mini Bus helper. Neil Weinberg, 7.5.2012. <[https://www.flickr.com/photos/neal\\_weinberg/7293882712](https://www.flickr.com/photos/neal_weinberg/7293882712)> (11.7.2018).
- FlightGlobal* (2016): Top 100 airlines by traffic. Data compiled by Silva Ishak, FlightGlobal Data Research Team. <<http://demo1.nkuht.edu.tw/~t0259/abt/2015paxranking.pdf>> (26.6.2018).
- FlightGlobal* (2017a): ANALYSIS: US electronics ban to affect 18,000 daily passengers. (Jon Hemmerdinger) 21.3.2017. <<https://www.flightglobal.com/news/articles/analysis-us-electronics-ban-to-affect-18000-daily-435423>> (28.4.2017).
- FlightGlobal* (2017b): ANALYSIS: Brexit process heralds complex aviation challenges. (Rigas Doganis) 22.5.2017. <<https://www.flightglobal.com/news/articles/analysis-brexit-process-heralds-complex-aviation-ch-437473>> (1.6.2017).
- FLIGHTRADAR24 (2016a): Live Air Traffic. <<https://www.flightradar24.com>> (11.6.2016).
- FLIGHTRADAR24 (2016b): Addis Ababa Airport. <<https://www.flightradar24.com/data/airports/add>> (23.8.2016).
- FLOODMAP (2012): Elevation of Addis Ababa, Ethiopia Elevation Map, Topo, Contour. <<http://www.floodmap.net/Elevation/ElevationMap/?gi=344979>> (9.7.2015).
- FLOTTAU, Jens (2012): Kein Ende des Aufstiegs in Sicht. Ethiopian Airlines. In: *AERO International* (11), S. 48-49.

- FLOTTAU, Jens (2014): Landung in der Zukunft. Der Stararchitekt Sir Norman Foster baut in Mexiko-Stadt ein gigantisches Drehkreuz – Konkurrenten sind überrascht. In: *Süddeutsche Zeitung*, 5.9.2014, S. 18.
- FLOTTAU, Jens (2015): In vielen Bereichen verfolgen die unterschiedlichen Airlines gegenläufige Interessen. The Window Seat. In: *AERO International* (8), S. 81.
- FOCAC FORUM ON CHINA-AFRICA COOPERATION (2016): China Is the Leading Financier of Infrastructure Projects in Africa. 22.2.2016. <[http://allafrica.com/stories/201602221826.html?aa\\_source=nwsltr-infrastructure-en](http://allafrica.com/stories/201602221826.html?aa_source=nwsltr-infrastructure-en)> (27.2.2016).
- FOCAC (2017a): Ethiopia Aims to Have Strategic Cooperation With China On Aviation Sector – Minister. 25.7.2017. <<http://allafrica.com/stories/201707250743.html>> (29.7.2017).
- FOCAC (2017b): Ethiopian Airlines Mulling Flights to Hangzhou As 6th Chinese Destination. 16.10.2017. <[http://allafrica.com/stories/201710160589.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201710160589.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (20.11.2017).
- FOCAC (2017c): Ethiopian Airlines Names Latest Airplane B787-9 in Honor of Chinese Capital. 21.11.2017. <[http://allafrica.com/stories/201711210772.html?aa\\_source=nwsltr-travel-en](http://allafrica.com/stories/201711210772.html?aa_source=nwsltr-travel-en)> (26.11.2017).
- FORTIN, Jacey (2015): When giants dance. Country Focus Ethiopia. In: *The Africa Report* (76), S. 53-56.
- FORWARDKEYS (2016): International Arrivals in Africa 2016. 19.10.2016. <[https://www.forwardkeys.com/publication-single/international\\_arrivals\\_africa2016.html](https://www.forwardkeys.com/publication-single/international_arrivals_africa2016.html)> (9.7.2018).
- FORWARDKEYS (2018): Flight bookings for travel to the Middle East and Africa grew by 10.5% in 2017. 31.1.2018. <<https://www.forwardkeys.com/publication-single/middle-east-and-africa-travel-2018.html>> (1.3.2018).
- FOSTER, Vivien / Cecilia BRICEÑO-GARMENDIA (2010): Africa's Infrastructure. A Time for Transformation. The World Bank. (Africa Development Forum Series) Washington D.C.
- FRAPORT (2016): Fraport bündelt die Stiftungsaktivitäten in der Region. 9.3.2016. <[https://www.fraport.de/de/unternehmen/medien/newsroom/archiv/2016/Fraport\\_Stiftungen-2016.html](https://www.fraport.de/de/unternehmen/medien/newsroom/archiv/2016/Fraport_Stiftungen-2016.html)> (2.7.2018).
- FREDA, Nahome (2018): Can Ethiopia Overcome Its Crisis and Be a Normal Country? In: *Addis Standard*, 22.2.2018. <[http://allafrica.com/stories/201802230535.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201802230535.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (28.2.2018).
- FREYTAG, Bernd / Rüdiger KÖHN / Brigitte KOCH / Christine SCHARRENBROCH (2015): Der dunkle Kontinent? Das tut die deutsche Wirtschaft für Afrika. In: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 22.4.2015, S. 22.
- FREYTAG, Tim (2014): Raum und Gesellschaft. In: Julia Lossau / Tim Freytag / Roland Lippuner (Hg.): *Schlüsselbegriffe der Kultur- und Sozialgeographie*. (UTB, 3898) Stuttgart, S. 12-24.
- FREYTAGS-TAMURA, Kimiko de (2017): 'We Are Everywhere': How Ethiopia Became a Land of Prying Eyes. In: *The New York Times*, 5.11.2017. <<https://www.nytimes.com/2017/11/05/world/africa/ethiopia-government-surveillance.html>> (30.11.2017).
- FRIESE, Ulrich / Carsten KNOP (2015): "Frankfurt bitte mit London und Paris vergleichen". In: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 20.6.2015. S. 32.
- FULLER, Gillian (2008): Welcome to Windows 2.1. Motion Aesthetics at the Airport. In: Mark B. Salter (Hg.): *Politics at the Airport*. Minneapolis, S. 161-174.
- FULLER, Gillian / Ross HARLEY (2004): *Aviopolis. A Book about Airports*. London.
- GACHUHI, Roy (2016): Kenya Airways Lends Pilots to Rival Firm. In: *Daily Nation* (Nairobi), 8.4.2016. <[http://allafrica.com/stories/201604110223.html?aa\\_source=nwsltr-transport-en](http://allafrica.com/stories/201604110223.html?aa_source=nwsltr-transport-en)> (12.4.2016).
- GARDNER, Tom (2016): Ethiopia's 'Ubers' are working with little internet, few smartphones and no funding. In: *Quartz Africa*, 23.11.2016. <<https://qz.com/844574/these-ethiopian-ridesharing-startups-are-trying-to-grow-before-uber-arrives-in-addis-ababa/>> (27.11.2016).
- GARDNER, Tom (2017): Ethiopians are having a tense debate over who really owns Addis Ababa. In: *Quartz Africa*, 6.7.2017. <<https://qz.com/1022806/ethiopias-oromos-are-asserting-their-rights-for-addis-ababa-or-finfinne/>> (10.7.2017).
- GARDNER, Tom (2018): FEATURE-Expansion of Ethiopia's first industrial park reopens old wounds. In: *Thomson Reuters Foundation*, 1.2.2018. <<http://news.trust.org/item/20180201130854-00eqe>> (5.7.2018).
- GASHAW, Girmachew (2018): Liberalizing African Skies for African Airlines. In: *The Ethiopian Herald*, 7.2.2018. <[http://allafrica.com/stories/201802070429.html?aa\\_source=nwsltr-travel-en](http://allafrica.com/stories/201802070429.html?aa_source=nwsltr-travel-en)> (13.2.2018).

- GEBREYESUS, Mulu (2013): Industrial policy and development in Ethiopia. Evolution and present experimentation. In: United Nations University (Hg.): *WIDER Working Paper*, No. 2013/125. <<https://www.wider.unu.edu/sites/default/files/WP2013-125.pdf>> (1.7.2018).
- GEBREHIWOT, Desta (2018): AAU Plans to Open Asian Studies Research Center. In: *The Ethiopian Herald*, 30.3.2018. <[http://allafrica.com/stories/201803300428.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201803300428.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (2.4.2018).
- GEBREMARIAM, Tewolde (2015): Welcome Aboard. In: *Selamta* 32 (4), S. 5.
- GEBREMARIAM, Tewolde (2016a): From the CEO. In: *Selamta* 33 (2), S. 48-51.
- GEBREMARIAM, Tewolde (2016b): Welcome Aboard. In: *Selamta* 33 (3), S. 11.
- GEBREMEDEN, Yared (2016): Ethiopia Leading in Aviation Industry. *The Ethiopian Herald*, 6.7.2016. <[http://allafrica.com/stories/201607060555.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201607060555.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (11.7.2016).
- GEBREMEDEN, Yared (2018): Transportation – Local Service Success, Regional Integration. In: *The Ethiopian Herald*, 10.1.2018. <[http://allafrica.com/stories/201801100681.html?aa\\_source=nwsltr-transport-en](http://allafrica.com/stories/201801100681.html?aa_source=nwsltr-transport-en)> (23.1.2018).
- Geographische Rundschau* (2014): Flughäfen und Stadtentwicklung. 66 (1).
- GERMAN AVIATION RESEARCH SOCIETY (2016a): Call for Papers “Aviation in Africa”. Bremen, 30.6.2016.
- GERMAN AVIATION RESEARCH SOCIETY (2016b): G.A.R.S. Workshop “Aviation in Africa”, University of Applied Sciences, Bremen, 30.6.-2.7.2016. <<http://garsonline.de/wp-content/uploads/2015/02/Bremen-Workshops-Program.pdf>> (9.7.2016).
- GERMAN AVIATION RESEARCH SOCIETY (2016c): “Forecasting Air Transport”. Joint Workshop organized by Airbus, DLR and G.A.R.S. Cologne, 5.-7.10.2016. <[http://garsonline.de/wp-content/uploads/2015/02/Final-Program\\_Airbus\\_DLR\\_GARS.pdf](http://garsonline.de/wp-content/uploads/2015/02/Final-Program_Airbus_DLR_GARS.pdf)> (2.7.2018).
- GETTLEMAN, Jeffrey (2016): ‘Africa Rising’? ‘Africa Reeling’ May Be More Fitting Now. In: *New York Times*, 17.10.2016. <<https://www.nytimes.com/2016/10/18/world/africa/africa-rising-africa-reeling-may-be-more-fitting-now.html>> (3.11.2016).
- GIORGIS, Abebe Wolde (2016): Roles of Construction in Industrialization. In: *The Ethiopian Herald*, 25.2.2016. <[http://allafrica.com/stories/201602251303.html?aa\\_source=nwsltr-infrastructure-en](http://allafrica.com/stories/201602251303.html?aa_source=nwsltr-infrastructure-en)> (28.2.2016).
- GIORGIS, Tamrat G. (2016): Welcome Aboard Flight ET-154 to Hawassa. In: *Addis Fortune*, 19.4.2016. <[http://allafrica.com/stories/201604191238.html?aa\\_source=nwsltr-transport-en](http://allafrica.com/stories/201604191238.html?aa_source=nwsltr-transport-en)> (23.4.2016).
- GIRMA, Mohammed (2018): Explosion at rally proves that Ethiopia isn’t out of the woods yet. In: *The Conversation*, 25.6.2018. <<https://theconversation.com/explosion-at-rally-proves-that-ethiopia-isnt-out-of-the-woods-yet-98839>> (14.7.2018).
- GIRMA, Zelalem (2018): State of Emergency to Ensure Peace, Widen Political Landscape – MoFA. In: *The Ethiopian Herald*, 21.2.2018. <[http://allafrica.com/stories/201802210692.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201802210692.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (25.2.2018).
- GIZ DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT (2017): Neue Märkte – neue Chancen. Äthiopien. Ein Wegweiser für deutsche Unternehmen. <[https://www.giz.de/de/downloads/neue-maerkte-neue-chancen\\_aethiopien\\_web.pdf](https://www.giz.de/de/downloads/neue-maerkte-neue-chancen_aethiopien_web.pdf)> (29.6.2018).
- GLÄSER, Jochen / Grit LAUDEL (2009): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse als Instrumente rekonstruierender Untersuchungen. 3. Aufl. Wiesbaden.
- GOETZ, Andrew R. / Lucy BUDD (2014): *The Geographies of Air Transport*. (Transport and Mobility Series) Farnham.
- GOOGLE MAPS (2016): Addis Ababa Airport. <[https://www.google.de/maps/place/Flughafen+Addis+Ababa+\(ADD\)/@8.9800689,38.7989319,15z/data=!4m5!3m4!1s0x0:0x54828c3c9c2f86d4!8m2!3d8.9800689!4d38.7989319](https://www.google.de/maps/place/Flughafen+Addis+Ababa+(ADD)/@8.9800689,38.7989319,15z/data=!4m5!3m4!1s0x0:0x54828c3c9c2f86d4!8m2!3d8.9800689!4d38.7989319)> (14.1.2016).
- GOOGLE MAPS (2018a): Addis Ababa Airport. <<https://www.google.de/maps/@8.9834115,38.7940327,350m/data=!3m1!1e3?dcr=0>> (19.2.2018).
- GOOGLE MAPS (2018b): Addis Ababa Region. <<https://www.google.com/maps/@8.5158008,38.8829278,10z?hl=en>> (13.7.2018).
- GORDON, Andrew (2016): Mapping Demand. Airbus Global Market Forecast. Köln: Forecasting Air Transport Joint Workshop organized by Airbus, DLR and G.A.R.S., 5.10.2016.



- GRAHAM, Anne / Stephen ISON (2014): The Role of Airports in Air Transport. In: Andrew R. Goetz / Lucy Budd (Hg.): *The Geographies of Air Transport*. (Transport and Mobility Series) Farnham, S. 81-101.
- GRAHAM, Brian (1995): *Geography and Air Transport*. West Sussex.
- GRAHAM, Brian (2003): Towards Sustainable Aviation? In: Paul Upham / Janet Maughan / David Raper / Callum Thomas (Hg.): *Towards Sustainable Aviation*. London, S. 211-213.
- GRAHAM, Brian / Andrew R. GOETZ (2008): Global Air Transport. In: Richard Knowles / Jon Shaw / Iain Docherty (Hg.): *Transport Geographies. Mobilities, Flows and Spaces*. Oxford, S. 137-155.
- GRAHAM, Stephen / Simon MARVIN (2001): *Splintering Urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. London/New York.
- GRILL, Bartholomäus (2016): Die Hoffnung auf ein Wunder. Afrika – Die Zeit der guten Nachrichten ist vorbei. In: *Der Spiegel*, 30.01.2016, S. 102-103.
- GRIMME, Wolfgang (2015): *The Growth of Gulf Airlines – Implications for Airports, Passengers and Competitors*. German Aerospace Center (DLR), Institute of Air Transport and Airport Research. <[http://www.verkehrskonferenz.de/fileadmin/archiv/konferenz\\_2015/Papers/Grimme\\_Gulf\\_Carriers.pdf](http://www.verkehrskonferenz.de/fileadmin/archiv/konferenz_2015/Papers/Grimme_Gulf_Carriers.pdf)> (18.3.2016).
- GROSCHKE, Tobias (2007): *Integrated Airline Scheduling*. Inauguraldissertation zur Erlangung des akademischen Grades eines Doktors der Wirtschaftswissenschaften der Universität Mannheim. Mannheim.
- GUDMUNDSSON, Sveinn Vidar / Christian LECHNER (2011): Multilateral Airline Alliances: The Fallacy of the Alliances to Mergers Proposition. In: John F. O'Connell / George Williams (Hg.): *Air Transport in the 21st Century. Key Strategic Developments*. Farnham, S. 171-183.
- GÜLLER, Michael / Mathis GÜLLER (2001): From Airport to Airport City. Airports as multimodal interchange nodes. The airport, a city of the 21st century. Barcelona: Airport Regions Conference.
- GWILLIAM, Ken (2011): *Africa's Transport Infrastructure. Mainstreaming Maintenance and Management*. Unter Mitarbeit von Heinrich Bofinger, Richard Bullock, Robin Carruthers, Ajay Kumar, Mike Mundy, Alberto Nogales, Kavita Sethi. The World Bank (Directions in Development, Infrastructure). Washington D.C. <<http://documents.worldbank.org/curated/en/728801468191665263/pdf/608030PUB0Afri10Box358332B01PUBLIC1.pdf>> (20.5.2014).
- HABTE, Million (2014): *A Case Study of Services: Air Transport Services in Ethiopia*. Validation Workshop for the Report on Air Transport Services in Ethiopia, Addis Ababa. 7.9.2015.
- HÄGERSTRAND, Torsten (1975): Space, time, and human conditions. In: Anders Karlqvist / Lars Lundqvist / Folke Snickars (Hg.): *Dynamic Location of Urban Space*. Farnborough. S. 3-14.
- HAILEY, Arthur (1968): *Airport. Roman*. Aus dem Amerikan. von Wilm W. Elwenspoek. Stuttgart/Hamburg/München.
- HALL, Peter V. / Markus HESSE (2013): Cities, flows and scale. Policy responses to the dynamics of integration and disintegration. In: Dies. (Hg.): *Cities, Regions and Flows*. London/New York, S. 247-259.
- HANLON, Pat (2007): *Global Airlines. Competition in a transnational industry*. 3. Aufl. Oxford.
- HANNAH, Matthew (2012): Niemandsland. In: Nadine Marquardt / Verena Schreiber (Hg.): *Ortsregister. Ein Glossar zu Räumen der Gegenwart*. Bielefeld, S. 199-205.
- HARVEY, David (1989): *The condition of postmodernity. An enquiry into the origins of cultural change*. Oxford.
- HARVEY, David (2005): *Räume der Neoliberalisierung. Zur Theorie der ungleichen Entwicklung*. Aus dem Amerikanischen von Jürgen Pelzer. Hamburg.
- HAUGE, Jostein / Muhammad IRFAN (2016): Why Ethiopia is on track to become Africa's industrial powerhouse. In: *The Conversation*, 22.6.2016. <<https://theconversation.com/why-ethiopia-is-on-track-to-become-africas-industrial-powerhouse-57309>> (1.7.2018).
- HÄÜBERMANN, Hartmut / Dieter LÄPPEL / Walter SIEBEL (2008): *Stadtpolitik*. Frankfurt/M.
- HAYLEMARIAM, Dawit Ayele (2017): How Real is the Ethiopia Rising Narrative. In: *Huffington Post*, 18.8.2015. <[https://www.huffingtonpost.com/dawit-ayele-haylemariam/how-real-is-the-ethiopia-\\_b\\_7985180.html](https://www.huffingtonpost.com/dawit-ayele-haylemariam/how-real-is-the-ethiopia-_b_7985180.html)> (11.7.2018).
- HEEG, Susanne (2014): Fragmentierung. In: Julia Lossau / Tim Freytag / Roland Lippuner (Hg.): *Schlüsselbegriffe der Kultur- und Sozialgeographie*. (UTB, 3898) Stuttgart, S. 67-80.

- HEINEBERG, Heinz (2006): Stadtgeographie. (UTB 2445) Paderborn.
- HEINZ, Stephan / John F. O'CONNELL (2013): Air transport in Africa: toward sustainable business models for African airlines. In: *Journal of Transport Geography* 31, S. 72-83.
- HEROD, Andrew (2003): Scale: the local and the global. In: Sarah Holloway / Stephen P. Rice / Gill Valentine (Hg.): *Key Concepts in Geography*. London, S. 229-249.
- HEROD, Andrew (2009): *Geographies of Globalization. A Critical Introduction*. West Sussex.
- HEROD, Andrew (2011): *Scale*. Abingdon.
- HILL, Liezel (2016): Ethiopia Turmoil Threatens Airline Success Story. In: *nazret*, 12.12.2016. <<http://www.nazret.com/2016/12/12/ethiopia-turmoil-threatens-airline-success-story>> (9.1.2017).
- HILLING, David (1996): *Transport and Developing Countries*. London / New York.
- HIMMELREICH, Jörg (2010): Suburbing Addis. Marketing an African Suburbia. In: Marc Angélil / Dirk Hebel (Hg.): *Cities of Change. Addis Ababa. Transformation Strategies for Urban Territories in the 21st Century*. Basel, S. 132-137.
- HOFMEYR, Jan (2013): Africa Rising? Popular Dissatisfaction with Economic Management Despite a Decade of Growth. *Afrobarometer (Policy Brief, 2)*. <[http://afrobarometer.org/sites/default/files/publications/Policy%20paper/ab\\_r5\\_policypaperno2.pdf](http://afrobarometer.org/sites/default/files/publications/Policy%20paper/ab_r5_policypaperno2.pdf)> (30.11.2017).
- HORESH, Niv (2017): Ethiopia's political ripple a big test for infrastructure-led Chinese approach. In: *The Conversation*, 5.1.2017. <<https://theconversation.com/ethiopias-political-ripple-a-big-test-for-infrastructure-led-chinese-approach-70659>> (14.1.2017).
- HORNE, Felix (2017): How US Surveillance Helps Repressive Regimes – the Ethiopia Case. In: *Just Security*, 3.10.2017. <<https://www.justsecurity.org/45558/surveillance-helps-repressive-regimes-the-ethiopia-case>> (4.7.2018).
- HORNER, Rory (2014): Postgraduate encounters with sub-disciplinary divides: entering the economic/development geography trading zone. In: *Area* 46 (4), S. 435-442.
- HUDEREK-GLAPSKA, Sonia / Federico INCHAUSTI-SINTES / Eric Tchouamou NJOYA, (2016): Modeling the Impact of Air Transport in the Economy – Practices, Problems and Prospects. In: *LogForum Scientific Journal of Logistics* 12 (1), S. 47-61.
- HÜHNE, Matthias C. (2015): *Airline Visual Identity 1945-1975*. Berlin.
- HUSSEIN, Hassen (2018): Ethiopia: Analysis – Amid a Revolutionary Stupor, Ethiopia's Ruling Party Dumps Its Leader. In: *Addis Standard*, 15.2.2018. <<http://addisstandard.com/analysis-amid-revolutionary-stupor-ethiopias-ruling-party-dumps-leader>> (16.7.2018).
- IATA INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (o.J.): Benefits of Yamoussoukro Decision (YD). <<https://www.iata.org/policy/promoting-aviation/Documents/single-african-air-transport-market.pdf>> (28.6.2018).
- IATA (2013a): Ethiopian Airlines: A glass half full. 1.6.2013. <<http://airlines.iata.org/ceo-interviews/ethiopian-airlines-a-glass-half-full>> (28.6.2018).
- IATA (2013b): Annual Review. Tony Tyler, Director General & CEO. Kapstadt, Juni 2013. <<https://www.iata.org/about/Documents/iata-annual-review-2013-en.pdf>> (28.6.2018).
- IATA (2015a): IATA Aviation Day Africa & Middle East 2015. Connecting Africa. The Linkage of Regulation, Capacity and Infrastructure. Agenda. Nairobi.
- IATA (2015b): Aviation Leaders Gather in Miami for IATA's 71st Annual General Meeting. 4.6.2015. <<https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2015-06-04-03.aspx>> (28.6.2018).
- IATA (2015c): Economic Performance of the Airline Industry. (Brian Pierce) 10.12.2015. <<https://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/IATA-Economic-Performance-of-the-Industry-end-year-2015-report.pdf>> (28.6.2018).
- IATA (2016a): Air Passenger Market Analysis April 2016. (David Oxley) 30.5.2016. <<https://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/passenger-analysis-apr-2016.pdf>> (28.6.2018).
- IATA (2016b): India Sees Highest Domestic Market Growth in 2015. 5.7.2016. <<https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2016-07-05-01.aspx>> (28.6.2018).

- IATA (2016c): Passenger Demand Losing Momentum. 4.8.2016. <<https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2016-08-04-01.aspx>> (28.6.2018).
- IATA (2016d): Clear focus: Mbuvi Ngunze, Kenya Airways. 14.10.2016. <<http://airlines.iata.org/ceo-interviews/leave-nothing-to-chance-mbuvi-ngunze-ceo-kenya-airways>> (28.6.2018).
- IATA (2016e): World Passenger Symposium. Innovating better, together. Dubai, 18.-20.10.2016. <<https://www.iata.org/events/passenger-symposium/Documents/wps16-program.pdf>> (28.6.2018).
- IATA (2016f): Passenger numbers to double by 2035. 23.11.2016. <<http://airlines.iata.org/news/passenger-numbers-to-double-by-2035>> (25.6.2018).
- IATA (2016g): Economic Performance of the Airline Industry. (Brian Pierce) 8.12.2016. <<http://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/IATA-Economic-Performance-of-the-Industry-end-year-2016-report.pdf>> (3.5.2018).
- IATA (2016h): Another Strong Year for Airline Profits in 2017. 8.12.2016. <<https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2016-12-08-01.aspx>> (28.6.2018).
- IATA (2017a): Air Freight Market Analysis December 2016. (David Oxley) 1.2.2017. <<http://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/freight-analysis-dec-2016.pdf>> (8.5.2018).
- IATA (2017b): Air Freight Market Analysis January 2017. (David Oxley) 6.3.2017. <<http://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/freight-analysis-jan-2017.pdf>> (8.5.2018).
- IATA (2017c): Passenger Demand Growth Hits Five-Year Peak in January. 7.3.2017. <<https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2017-03-07-01.aspx>> (28.6.2018).
- IATA (2017d): Our key role: Roy Kinnear, Air Seychelles. 17.4.2017. <<http://airlines.iata.org/ceo-interviews/the-lifeblood-of-the-country-roy-kinnear-air-seychelles>> (2.8.2017).
- IATA (2017e): Estimating the impact of recent terrorist attacks in Western Europe. (David Oxley) Mai 2017. <<https://www.iata.org/publications/economic-briefings/European-terrorism-impact.pdf>> (28.6.2018).
- IATA (2017f): Strong Profits Continue – Labor, Fuel and Supplier Costs on the Rise. 5.6.2017. <<https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2017-06-05-02.aspx>> (28.6.2018).
- IATA (2017g): Thriving Addis embarks on a new era. 15.8.2017. <<http://airlines.iata.org/analysis/thriving-addis-embarks-on-a-new-era>> (28.6.2018).
- IATA (2017h): 2036 Forecast Reveals Air Passengers Will Nearly Double to 7.8 Billion. 24.10.2017. <<https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2017-10-24-01.aspx>> (28.6.2018).
- IATA (2017i): Airport Competition: Myth or Reality? IATA Economics Briefing. (James Wiltshire) November 2017. <[https://www.iata.org/publications/economics/Reports/airport\\_competition\\_web\\_2017.pdf](https://www.iata.org/publications/economics/Reports/airport_competition_web_2017.pdf)> (27.2.2018).
- IATA (2017j): Safety, Connectivity, Blocked Funds, ATM & Human Capital Top Agenda for Africa. 13.11.2017. <<https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2017-11-13-01.aspx>> (28.6.2018).
- IATA (2017k): Barriers holding back African aviation. 22.11.2017. <<http://airlines.iata.org/news/barriers-hold-back-african-aviation>> (28.6.2018).
- IATA (2017l): Economic performance of the airline industry – end-2017 update. (Brian Pearce). Dezember 2017. <<http://www.iata.org/publications/economics/Reports/Industry-Econ-Performance/Economic-Performance-of-the-Airline-Industry-end-year-2017-forecast-slides.pdf>> (21.2.2018).
- IATA (2018a): Be bold and ambitious: Bernard Gustin, Brussels Airlines. 3.1.2018. <<http://airlines.iata.org/ceo-interviews/be-bold-and-ambitious-bernard-gustin-brussels-airlines>> (27.6.2018).
- IATA (2018b): Air Passenger Market Analysis December 2017. (David Oxley) 1.2.2018. <<https://www.iata.org/publications/economics/Reports/pax-monthly-analysis/passenger-analysis-dec-2017.pdf>> (28.6.2018).
- IATA (2018c): Implementation key to Africa open skies agreement. 1.2.2018. <<http://airlines.iata.org/news/implementation-key-to-africa-open-skies-agreement>> (28.6.2018).
- IATA (2018d): Air Freight Market Analysis January 2018. (David Oxley) 7.3.2018. <<http://www.iata.org/publications/economics/Reports/freight-monthly-analysis/freight-analysis-jan-2018.pdf>> (8.5.2018).
- IATA (2018e): Value of Aviation. <<https://www.iata.org/policy/promoting-aviation/Pages/index.aspx>> (28.6.2018).

- ICA INFRASTRUCTURE CONSORTIUM FOR AFRICA (2009): Africa Infrastructure Country Diagnostic. Ethiopia. <<http://www.infrastructureafrica.org/system/files/library/2009/11/Ethiopia%20Interactive%20Infrastructure%20Atlas.pdf>> (25.10.2015).
- ICA (2012): Study to assess the potential for enhanced private participation in the maritime and air transport sectors in Africa. Final Report. Prepared by Steer Davis Gleave, London. <[https://www.africa50.com/fileadmin/uploads/africa50/Documents/Knowledge\\_Center/ICA\\_PP\\_Maritime\\_Air\\_Final\\_Report.pdf](https://www.africa50.com/fileadmin/uploads/africa50/Documents/Knowledge_Center/ICA_PP_Maritime_Air_Final_Report.pdf)> (7.3.2018).
- ICA (2014): Opening Up Aviation Services in Africa. Implementing Air Transport Liberalization – Benefits & Opportunities. Prepared by Steer Davis Gleave, London. <[https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/Knowledge/Transport/OpeningUpAviationServices\\_in\\_Africa\\_-\\_ICA\\_Report-DEC-2014.pdf](https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/Knowledge/Transport/OpeningUpAviationServices_in_Africa_-_ICA_Report-DEC-2014.pdf)> (7.3.2018).
- ICA (2017): Transport. Intra-regional trade. <<https://www.icafrica.org/en/topics-programmes/transport>> (29.6.2018).
- ICAO INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (2017a): Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA). <<https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>> (19.8.2017).
- ICAO (2017b): Products & Services Catalogue 2017. Publications, Databases, Digital Products, Training Courses. <[https://www.icao.int/publications/catalogue/cat\\_2017\\_en.pdf](https://www.icao.int/publications/catalogue/cat_2017_en.pdf)> (13.12.2017).
- IIAG IBRAHIM INDEX OF AFRICAN GOVERNANCE (2017): Data Portal. <<http://iiag.online>> (19.1.2017).
- IMF INTERNATIONAL MONETARY FUND (2011): World Economic Outlook. Tensions from the Two-Speed Recovery: Unemployment, Commodities, and Capital Flows. <<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2016/12/31/Tensions-from-the-Two-Speed-Recovery-Unemployment-Commodities-and-Capital-Flows>> (8.5.2018).
- Informationen zur Raumentwicklung* (2011): Neue Perspektiven für Flughafen und Stadt. IzR 1.2011. Hg. vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.
- INITIATIVE FRANKFURTER STIFTUNGEN (2017): Erich-Becker-Stiftung. <<http://www.frankfurter-stiftungen.de/stiftungsdatenbank/erich-becker-stiftung>> (10.12.2017).
- INTERVISTAS (2014): Transforming Intra-African Air Connectivity: The Economic Benefits of Implementing the Yamoussoukro Decision. Prepared for IATA in partnership with AFCAC and AFRAA. Bath.
- JALATA, Asafa (2016a): Why the Oromo protests mark a change in Ethiopia's political landscape. In: *The Conversation*, 14.8.2016. <<https://theconversation.com/why-the-oromo-protests-mark-a-change-in-ethiopia-political-landscape-63779>> (21.8.2016).
- JALATA, Asafa (2016b): Ethiopia's state of emergency: both sides are determined to fight to the finish. In: *The Conversation*, 31.10.2016. <<https://theconversation.com/ethiopia-state-of-emergency-both-sides-are-determined-to-fight-to-the-finish-67166?>> (6.11.2016).
- JANNING, Josef (2012): Dynamik globaler Verflechtungen. In Transformationsprozessen drückt sich das universelle Streben nach einem besseren Leben aus. In: *akzente* (2), S. 24-25.
- JANSEN, Peter / Karl-Hans WEIMER (2001): Zukunft der deutschen Verkehrsflughäfen. Im Spannungsfeld von Verkehrswachstum, Kapazitätsengpässen und Umweltbelastungen. Friedrich-Ebert-Stiftung, Leipzig/Bonn.
- JANSEN, Maike (2013): Entwicklungsimpulse und Marktpotenziale des Luftverkehrsausbaus in Afrika. Das Beispiel Ghana. Masterarbeit. Geographisches Institut RWTH Aachen.
- JEFFREY, James (2018): Closure of Ethiopia's Most Notorious Prison: A Sign of Real Reform or Smokescreen? In: *Inter Press Service*, 26.1.2018. <<http://www.ipsnews.net/2018/01/closure-ethiopia-notorious-prison-sign-real-reform-smokescreen>> (30.1.2018).
- JEMANEH, Yohanes (2016): German Investors Keen to Invest in Ethiopia. In: *The Ethiopian Herald*, 20.7.2016. <[http://allafrica.com/stories/201607200546.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201607200546.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (25.7.2016).
- JESSOP, Bob (2009): Avoiding Traps, Rescaling States, Governing Europe. In: Roger Keil / Rianne Mahon (Hg.): *Leviathan Undone? Towards a Political Economy of Scale*. Vancouver, S. 87-104.
- JETPHOTOS (2014): ET-T-1 Douglas C-47-DL Skytrain. (Steve Brimley) Addis Ababa, 22.9.2014. <[https://cdn.jetphotos.com/full/5/55977\\_1508776282.jpg](https://cdn.jetphotos.com/full/5/55977_1508776282.jpg)> (1.7.2018).
- JOHNSON, Dominic (2013): Afrika vor dem großen Sprung. (Bpb Schriftenreihe Band 1365) Berlin.

- JUMA, Calestous (2015): Infrastructure for innovation. In: *New African Magazine*, 26.6.2015. <<https://newafricanmagazine.com/current-affairs/infrastructure-for-innovation>> (9.7.2018).
- KAPPEL, Robert (2013): Afrika: weder hoffnungsloser Fall noch Aufstiegs Wunder. In: *GIGA-Focus Afrika* (9). <[http://www.giga-hamburg.de/de/system/files/publications/gf\\_afrika\\_1309.pdf](http://www.giga-hamburg.de/de/system/files/publications/gf_afrika_1309.pdf)> (2.6.2014).
- KAPPEL, Robert (2014): Die neue deutsche Afrikastrategie: ein notwendiger Diskurs. In: *GIGA-Focus Afrika* (6). <[http://www.giga-hamburg.de/de/system/files/publications/gf\\_afrika\\_1406.pdf](http://www.giga-hamburg.de/de/system/files/publications/gf_afrika_1406.pdf)> (11.9.2014).
- KASARDA, John D. (2000): Logistics & the rise of Aerotropolis. In: *Real Estate Issues*, Winter 2000/2001, S. 43-48. <[http://www.aerotropolis.com/files/2001\\_Winter\\_LogisticsAndTheRiseOfAerotropolis.pdf](http://www.aerotropolis.com/files/2001_Winter_LogisticsAndTheRiseOfAerotropolis.pdf)> (27.6.2018).
- KASARDA, John D. (2013): Airport City & Aerotropolis Locations Worldwide. <[http://www.aerotropolis.com/files/2013\\_AerotropolisMaps.pdf](http://www.aerotropolis.com/files/2013_AerotropolisMaps.pdf)> (27.9.2015).
- KASARDA, John D. (o.J.): 3D Aerotropolis Schematic with Airport City Core. <<http://www.aerotropolis.com/files/AerotropolisSchematicWithCore.jpg>> (17.9.2016).
- KASARDA, John D. / Greg LINDSAY (2011): *Aerotropolis. The Way We'll Live Next*. New York.
- KAZEEM, Yomi (2016): Open air routes to make travel easier in Africa, don't start new national airlines. In: *Quartz Africa*, 29.6.2016. <<https://qz.com/717702/open-air-routes-to-make-travel-easier-in-africa-dont-start-new-national-airlines>> (5.7.2016).
- KAZEEM, Yomi (2018): African countries have taken the first major step towards cheaper continental flights. In: *Quartz Africa*, 29.1.2018. <<https://qz.com/1191558/africa-union-launches-single-african-air-transport-market>> (4.2.2018).
- KELLERMAN, Aharon (1989): *Time, Space, and Society: Geographical Societal Perspectives*. Dordrecht/Boston/London.
- KELLERMAN, Aharon (2008): International Airports: Passengers in an Environment of 'Authorities'. In: *Mobilities* 3 (1), S. 161-178.
- KEPPELER, Toni (2012): Transformation. Den großen Wandel mitgestalten. In: *akzente* (2), S. 10-23.
- KESSELRING, Sven (2009): Global transfer points. The making of airports in the mobile risk society. In: Saulo Cwerner / Sven Kesselring / John Urry (Hg.): *Aeromobilities*. Abingdon, S. 39-59.
- KETEMA, Yosef (2018): Shining Star in Africa's Economic Integration. In: *The Ethiopian Herald*, 27.2.2018. <[http://allafrica.com/stories/201802270665.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201802270665.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (2.3.2018).
- KIMANUKA, Oscar (2016): Tapping Into the Potential of Africa's Airline Industry. In: *The New Times* (Kigali), 10.6.2016. <[http://allafrica.com/stories/201606100111.html?aa\\_source=nwsltr-transport-en](http://allafrica.com/stories/201606100111.html?aa_source=nwsltr-transport-en)> (21.6.2016).
- KIMERIA, Ciku (2016): The trials, restrictions and costs of traveling in Africa if you're an African. In: *Quartz Africa*, 17.3.2016. <<https://qz.com/641025/the-trials-restrictions-and-costs-of-traveling-in-africa-if-youre-an-african>> (20.3.2016).
- KINDON, Sara / Rachel PAIN/ Mike KESBY (Hg.) (2007): *Participatory Action Research Approaches and Methods. Connecting people, participation and place*. Abingdon.
- KLEIBERT, Jana Maria (2015): Islands of globalisation: offshore services and the changing spatial divisions of labour. In: *Environment and Planning* 47 (4), S. 884-902.
- KNIPPENBERGER, Ute (2012): *Regionale Governance des Funktionswandels von Flughäfen. Eine Analyse am Beispiel der "Airport City" Frankfurt am Main*. Wiesbaden.
- KNOWLES, Richard / Jon SHAW / Iain DOCHERTY (Hg.) (2008): *Transport Geographies. Mobilities, Flows and Spaces*. Oxford.
- KNOX, Paul / John AGNEW / Linda MCCARTHY (2014): *The Geography of the World Economy*. 6. Aufl. London/New York.
- KOCKS CONSULT GMBH (1981): *Addis Ababa Bole International Airport. Improvement and Comparison Study*. Frankfurt(M.)/Addis Ababa.
- Kölner Stadt-Anzeiger* (2017): Flughafen Köln/Bonn. Sicherheitsbereich in Terminal 1 nach Räumung wieder freigegeben. 27.6.2017. <<https://www.ksta.de/koeln/koeln-archiv/flughafen-koeln-bonn-sicherheitsbereich-in-terminal-1-nach-raeumung-wieder-freigegeben--27870490>> (5.8.2018).

- KOKOULA, Xenia / Christian SCHÄRMER (2010): Learning from Bole. In: Marc Angéilil / Dirk Hebel (Hg.): *Cities of Change*. Addis Ababa. Transformation Strategies for Urban Territories in the 21st Century. Basel, S. 115-117.
- KPRN NETWORK (2017): Ethiopian Airlines Newsletter Februar 2017. <<http://www.kprn.de/2017/02/newsletter-februar-2017>> (13.7.2018).
- KRONAUER, Martin (2013): Inklusion/Exklusion: Kategorien einer kritischen Gesellschaftsanalyse der Gegenwart. In: Ilker Ataç / Sieglinde Rosenberger (Hg.): *Politik der Inklusion und Exklusion*. (Migrations- und Integrationsforschung. Multidisziplinäre Perspektiven 4) Göttingen, S. 21-33.
- KULADIG KULTUR.LANDSCHAFT.DIGITAL (2015): Flughafen Köln/Bonn „Konrad Adenauer“. <<https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-114212-20150203-2>> (4.5.2017).
- KUMAR, Somesh (2006): *Methods for Community Participation. A Complete Guide for Practitioners*. 7. Aufl. Warwickshire.
- KUO, Lily (2016a): Posting on Facebook is now a crime under Ethiopia's state of emergency. In: *Quartz Africa*, 17.10.2016. <<https://qz.com/810955/as-oromo-crisis-grows-ethiopia-bans-posting-on-facebook>> (26.10.2016).
- KUO, Lily (2016b): Africa wasn't "rising" before and it's not "reeling" now. In: *Quartz Africa*, 24.10.2016. <<https://qz.com/816006/africa-wasnt-rising-before-and-its-not-reeling-now>> (14.1.2017).
- KUO, Lily (2017): Africans traveled a little more freely across Africa last year. In: *Quartz Africa*, 19.5.2017. <<https://qz.com/987472/visa-free-travel-africans-traveled-a-little-more-freely-in-africa-last-year>> (24.5.2017).
- KUWONU, Franck (2017): African Airlines Wait for Open Skies. In: *Africa Renewal*, 25.8.2017. <<http://allafrica.com/stories/201708250246.html>> (9.9.2017).
- KWALIMWA, David (2017): Days After KQ Deal, Kenyan Teams Fly Ethiopian Airlines. In: *Daily Nation* (Nairobi), 6.10.2017. <[http://allafrica.com/stories/201710060679.html?aa\\_source=nwsltr-transport-en](http://allafrica.com/stories/201710060679.html?aa_source=nwsltr-transport-en)> (11.10.2017).
- LAKEW, Fanuel (2016): How Ethiopia Sustains Its Growing Engagement in International Affairs. In: *The Ethiopian Herald*, 23.7.2016. <[http://allafrica.com/stories/201607250818.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201607250818.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (27.7.2016).
- LALL, Somik Vinay / J. Vernon HENDERSON / Anthony J. VENABLES (2017): *Africa's Cities. Opening Doors to the World*. Washington D.C. <<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/25896>> (1.7.2018).
- LASCELLES, David (1972): Ethiopia. Handicapped by tradition. In: *The Financial Times*, 24.03.1972, S. 26-27.
- LE BEC, Christophe (2014): Transport Aérien. Chacun pour soi. In: *Jeune Afrique* 54, 2.2.2014, S. 58-61.
- LEE, Felix (2017): Chinas neuer Kontinent. In: *Zeit Online*, 28.6.2017. <<https://www.zeit.de/wirtschaft/2017-06/china-handel-investition-entwicklungshilfe>> (9.7.2018).
- LEITNER, Helga (2004): The Politics of Scale and Networks of Spatial Connectivity: Transnational Interurban Networks and the Rescaling of Political Governance in Europe. In: Eric Sheppard / Robert B. McMaster (Hg.): *Scale and Geographic Inquiry. Nature, Society, and Method*. Oxford, S. 236-255.
- LEKORWE, Mogopodi / Anyway CHINGWETE / Mina OKURU / Romaric SAMSON (2017): China's growing presence in Africa wins largely positive popular reviews. Afrobarometer Dispatch No. 122. <[http://afrobarometer.org/sites/default/files/publications/Dispatches/ab\\_r6\\_dispatchno122\\_perceptions\\_of\\_china\\_in\\_africa1.pdf](http://afrobarometer.org/sites/default/files/publications/Dispatches/ab_r6_dispatchno122_perceptions_of_china_in_africa1.pdf)> (5.7.2018).
- LERNER, Michael (2015): Ethiopia: Africa's new hydropower and air hub? In: *Blouin News*, 13.3.2015. <<http://blogs.blouinnews.com/blouinbeatbusiness/2015/03/13/ethiopia-africas-new-hydropower-and-air-hub>> (4.5.2015).
- LEYEW, Zelealem (1998): Code-Switching: Amharic-English. In: *Journal of African Cultural Studies* 11 (2), S. 197-216.
- LEYSHON, Andrew / Roger LEE / Peter SUNLEY / Linda MCDOWELL (2011): Introduction. In: Andrew Leyshon / Roger Lee / Linda McDowell / Peter Sunley (Hg.): *The SAGE Handbook of Economic Geography*. London, S. 1-20.
- LIBERTI, Stefano (2012): *Landraub. Reisen ins Reich des neuen Kolonialismus*. Berlin.
- LIN, Justin Yifu / Yan WANG (2014): China-Africa co-operation in structural transformation: Ideas, opportunities, and finances. United Nations University UNU-WIDER. (WIDER Working Paper, 2014/046) Helsinki. <<http://www.nsd.edu.cn/cn/userfiles/Other/2014-03/2014030410441338653249.pdf>> (11.6.2014).

- LINK ETHIOPIA (2017): Travel Tips. <<https://www.linkethiopia.org/ethiopia/travellers-guide/travel-tips>> (7.3.2017).
- LITTEK, Frank (2018): Das neue Maß der Dinge. In: *AERO International* (4), S. 22-24.
- LIPORTAL (2018): Äthiopien. <<https://www.liportal.de/aethiopien/wirtschaft-entwicklung>> (29.6.2018).
- LOSSAU, Julia / Tim FREYTAG / Roland LIPPUNER (2014): Schlüsselbegriffe der Kultur- und Sozialgeographie. (UTB, 3898) Stuttgart.
- LOUW-VAUDRON, Liesl (2018): Why the African Union needs a stable Ethiopia. In: *Institute for Security Studies*, 16.3.2018. <<https://issafrica.org/iss-today/why-the-african-union-needs-a-stable-ethiopia>> (29.3.2018).
- MACKINNON, Danny / Gordon PIRIE / Matthias GATHER (2008): Transport and Economic Development. In: Richard Knowles / Jon Shaw / Iain Docherty (Hg.): *Transport Geographies. Mobilities, Flows and Spaces*. Oxford, S. 10-28.
- MAGADA, Dominique (2016): A Modern Capital in the Making. The 1960s architectural legacy of Addis Ababa. In: *Selamta* 33 (1), S. 40-51.
- MAHAJAN, Vijay (2009): Africa rising. How 900 million African consumers offer more than you think. New Jersey.
- MALINA, Robert (2005): Potenziale des Wettbewerbs und staatlicher Regulierungsbedarf von Flughäfen in Deutschland. Dissertation. Westfälische Wilhelms-Universität, Münster. Institut für Verkehrswissenschaft.
- MANDELA, Nelson (1994): Der lange Weg zur Freiheit. Autobiografie. Aus dem Amerikanischen übersetzt von Günter Panske. (Spiegel-Edition, 07) Hamburg.
- MANSON, Katrina (2015): The Ethiopia paradox. This poor, landlocked country of coffee growers has a restrictive, authoritarian regime. It also has astonishing growth, a generation of returnees and the invaluable support of China. In: *Financial Times Magazine*, 24.7.2015. <<https://www.ft.com/content/68d05fe2-30b3-11e5-8873-775ba7c2ea3d>> (30.11.2017).
- MAPIO (o.J.): Palazzo dell'Ethiopian Airlines. Piazza, Addis Ababa, Ethiopia. (Geosergio). <<http://mapio.net/pic/p-130490069>> (25.8.2015)
- MAPS OF WORLD (2017): Physical map of Ethiopia. <<https://www.mapsofworld.com/physical-map/ethiopia.html>> (29.6.2018).
- MARCADON, Jacques / Étienne AUPHAN / Alain BARRÉ / Michel CHESNAIS (1997): Les transports. Géographie de la circulation dans le monde d'aujourd'hui. (Collection Prépas Série Géographie) Paris.
- MARCZAK, Bill / Geoffrey ALEXANDER / Sarah MCKUNE / John SCOTT-RAILTON / Ron DEIBERT (2017): Champing at the Cyberbit. Ethiopian Dissidents Targeted with New Commercial Spyware. In: *TheCitizenLab*, 6.12.2017. <<https://citizenlab.ca/2017/12/champing-cyberbit-ethiopian-dissidents-targeted-commercial-spyware>> (18.12.2017).
- MARIANOVA, Vladimir / Daniel SERRAB / Charles REVELLEC (1999): Location of hubs in a competitive environment. In: *European Journal of Operational Research* 114 (2), S. 363-371.
- MARITZ, Jaco (2016): Addis Ababa – a city on the move. In: *How we made it in Africa*, 18.5.2016. <<https://www.howwemadeitinafrica.com/addis-ababa-city-move/54460>> (27.6.2016).
- MARX, Karl (1857-58/1974): Grundrisse der Kritik der Politischen Ökonomie. Rohentwurf. 2. Aufl. Berlin.
- MASSEY, Doreen (1993): Power-Geometries and a Progressive Sense of Place. In: John Bird / Barry Curtis / Tim Putnam / George Robertson / Lisa Tickner (Hg.): *Mapping the Futures. Local cultures, global changes*. London/New York, S. 59-69.
- MASSEY, Doreen (1994): A Global Sense of Place. In: Dies. (Hg.): *Space, Place, and Gender*. Cambridge, S. 146-156.
- MASSEY, Doreen (2013): Ein globales Ortsbewusstsein (1991). In: Susanne Hauser / Christa Kamleithner / Roland Meyer (Hg.): *Architekturwissen. Grundlagentexte aus den Kulturwissenschaften. Zur Logistik des sozialen Raumes*. Bielefeld, S. 85-96.
- MASWABI, Aubrey (2015): Ethiopian Airlines Start Botswana Operations. In: *Daily News* (Gaborone), 16.6.2015. <[http://allafrica.com/stories/201506170408.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201506170408.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (28.7.2015).
- MAURER, Peter (2006): Luftverkehrsmanagement. Basiswissen. 4. Aufl. München.

- MAYAKI, Ibrahim (2014): African Rises, But Remains Disconnected. In: *Addis Fortune*, 27.07.2014. <<https://addisfortune.net/columns/african-rises-but-remains-disconnected>> (17.6.2016).
- MAYER, Heike / Margaret COWELL (2014): Capital Cities as Knowledge Hubs: The Economic Geography of Homeland Security Contracting. In: Sven Conventz / Ben Derudder / Alain Thierstein / Frank Witlox (Hg.): *Hub Cities in the Knowledge Economy. Seaports, Airports, Brainports*. Farnham, S. 224-246.
- MAYER, Horst O. (2004): Interview und schriftliche Befragung. Entwicklung, Durchführung und Auswertung. 2. Aufl. München.
- MCCANN, Eugene / Kevin WARD (2011): Introduction. Urban Assemblages. Territories, Relations, Practices, and Power. In: Dies. (Hg.): *Mobile Urbanism. Cities and Policymaking in the Global Age*. Minneapolis, S. XIII-XXXV.
- MCKINSEY GLOBAL INSTITUTE (2016): Lions on the Move II: Realizing the Potential of Africa's Economies. <[www.mckinsey.com/~/media/McKinsey/Global%20Themes/Middle%20East%20and%20Africa/Realizing%20the%20potential%20of%20Africas%20economies/MGI-Lions-on-the-Move-2-Full-report-September-2016v2.ashx](http://www.mckinsey.com/~/media/McKinsey/Global%20Themes/Middle%20East%20and%20Africa/Realizing%20the%20potential%20of%20Africas%20economies/MGI-Lions-on-the-Move-2-Full-report-September-2016v2.ashx)> (16.1.2018).
- MCMASTER, Robert B. / Eric SHEPPARD (2004): Introduction: Scale and Geographic Inquiry. In: Eric Sheppard / Robert B. McMaster (Hg.): *Scale and Geographic Inquiry. Nature, Society, and Method*. Oxford, S. 1-22.
- MCNEILL, Donald (2011): Airports, Territoriality, and Urban Governance. In: Eugene McCann / Kevin Ward (Hg.): *Mobile Urbanism. Cities and Policymaking in the Global Age*. (Vol. 17) Minneapolis, S. 147-166.
- MENSEN, Heinrich (2013): *Planung, Anlage und Betrieb von Flugplätzen*. 2., neu bearb. Aufl. Berlin/Heidelberg.
- MENZEL, Ulrich (1992): *Das Ende der Dritten Welt und das Scheitern der großen Theorie*. Frankfurt/M.
- MESERET, Elias (2015): Ethiopia, economy booming, charts a new course with massive projects, sheds famine stereotype. In: *Associated Press*, 27.3.2015. <<https://www.usnews.com/news/business/articles/2015/03/27/with-big-projects-ethiopia-shedding-famine-stereotype>> (13.7.2018).
- METEORBLUE (2017): Climate Addis Ababa. <[https://www.meteorblue.com/en/weather/forecast/modelclimate/addis-ababa\\_ethiopia\\_344979](https://www.meteorblue.com/en/weather/forecast/modelclimate/addis-ababa_ethiopia_344979)> (1.7.2018).
- MEY, Reinhard (1974): *Neue und alte Chansons*. Bad Godesberg.
- MILLS, Greg (2016): Ethiopian Airlines: An example to SAA? In: *Daily Maverick* (Johannesburg), 17.6.2016. <<https://www.dailymaverick.co.za/article/2016-06-17-ethiopian-airlines-an-example-to-saa/#.WzjQi8IyVph>> (1.7.2018).
- MINISTRY OF FINANCE AND ECONOMIC DEVELOPMENT MOFED (2006): Ethiopia: Building on Progress. A Plan for Accelerated and Sustained Development to End Poverty (PASDEP). <<https://extranet.who.int/nutrition/gina/sites/default/files/ETH%202005%20Plan%20for%20Accelerated%20and%20Sustained%20Development%20to%20End%20Poverty%20%28PASDEP%29.pdf>> (26.3.2018).
- MINISTRY OF FINANCE AND ECONOMIC DEVELOPMENT MOFED (2010): Growth and Transformation Plan (GTP) 2010/11-2014/15. Addis Ababa. <[http://www.ethiopians.com/Ethiopia\\_GTP\\_2015.pdf](http://www.ethiopians.com/Ethiopia_GTP_2015.pdf)> (1.7.2018).
- MINISTRY OF TRANSPORT (2015a): National Civil Aviation Policy of Ethiopia. Final Draft. 2.9.2015.
- MINISTRY OF TRANSPORT (2015b): Ethiopia: Overview of the Transport Sector. <<http://www.motr.gov.et/overview-of-the-sector>> (27.10.2015).
- MKANDAWIRE, Thandika (2001): Thinking about developmental states in Africa. In: *Cambridge Journal of Economics* 25 (3), S. 289-313.
- MOGES, Bewketu (2009): Crew Scheduling System – The Case of Ethiopian Airlines. Presentation, analysis and recommendation. Saarbrücken.
- MOHAMED, Adem (2016): Secret Behind Ethiopia's Socio-Economic Progress. In: *The Ethiopian Herald*, 20.4.2016. <[http://allafrica.com/stories/201604201287.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201604201287.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (23.4.2016).
- MOHAMMED, Omar (2015): Why China's model of capitalism is popular in Africa—and America's isn't. In: *Quartz Africa*, 12.10.2015. <<https://qz.com/521970/why-chinas-model-of-capitalism-is-popular-in-africa-and-americas-isnt>> (27.10.2015).
- MOSSE, David (2004): Is Good Policy Unimplementable? Reflections on the Ethnography of Aid Policy and Practice. In: *Development and Change* 35 (4), S. 639-671.



- MUCHIRA, Njiraini (2017): Is Kenya Losing Its Air Freight Edge to Ethiopia? In: *The East African* (Nairobi), 12.9.2017. <<http://allafrica.com/stories/201709130162.html>> (18.9.2017).
- MUGARULA, Florence (2017): Ethiopia's B787-9 to Boost Tourism. In: *Tanzania Daily News* (Dar es Salaam), 31.10.2017. <[http://allafrica.com/stories/201711010165.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201711010165.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (3.11.2017).
- MUKHERJEE, Amitava (2004): Participatory Rural Appraisal. Methods and Applications in Rural Planning. Essays in Honour of Robert Chambers. (Studies in Rural Participation) New Delhi.
- MÜLLER-MAHN, Detlef / Benjamin ETZOLD (2014): Geographien der Zukunft. Die gesellschaftliche Aushandlung von Entwicklung. Public Lecture Series Universität Bonn, Wintersemester 2014/15. <<https://www.geographie.uni-bonn.de/bilder-pressemitteilungen/vortragsreihe-geography-of-the-future>> (17.5.2015)
- MÜLLER-MAHN, Detlef / Claudia GEBAUER (2018): "Future Rural Africa: Future-making and social-ecological transformation". Collaborative Research Center 228. <<https://www.crc228.de>> (14.7.2018).
- MÜLLER-MAHN, Detlef / Julia VERNE (2014): Entwicklung. In: Julia Lossau / Tim Freytag / Roland Lippuner (Hg.): Schlüsselbegriffe der Kultur- und Sozialgeographie. (UTB, 3898) Stuttgart. S. 94-107.
- MUNGAI, Christine (2015a): Airlines in Africa, and the tale of democracy – Kenya and South African carriers bleed, while Ethiopian flies high. In: *Mail & Guardian* (Johannesburg), 31.7.2015. <<http://mgafrica.com/article/2015-07-31-democracy-and-airlines-in-africa>> (5.11.2015).
- MUNGAI, Christine (2015b): African airline's plot to challenge the big boys could end in smiles or tears. In: *Mail & Guardian* (Johannesburg), 9.10.2015. <<http://mgafrica.com/article/2015-10-09-the-next-generation-eager-new-national-african-airlinesplot-challenge-to-the-big-boys>> (5.11.2015).
- MURRAY, Warwick E. (2006): Geographies of Globalization. (Routledge Contemporary Human Geography Series) Abingdon, New York.
- MWANAWASHE, Conrad (2016): African Airlines Seek Ways to Increase Growth, Profits. In: *The Herald* (Harare), 7.7.2016. <[http://allafrica.com/stories/201607071028.html?aa\\_source=nwsltr-transport-en](http://allafrica.com/stories/201607071028.html?aa_source=nwsltr-transport-en)> (12.7.2016).
- MWITI, Lee (2015): The African 'development state' is truly here with us – it takes the form of money-spinning Ethiopian Airlines. In: *Mail and Guardian* (Johannesburg), 24.8.2015. <<http://mgafrica.com/article/2015-08-24-the-african-developmental-state-is-truly-here-with-us-and-it-takes-the-form-of-the-money-spinning-ethiopian-airlines>> (12.1.2016).
- NATIONAL ARCHIVE (1958): Feasibility for the Expansion of the Haile Selassie 1st International Airport Terminal Complex. Agenda for the plan commission meeting. Addis Ababa.
- NATIONAL PLANNING COMMISSION (2016): Growth and Transformation Plan II (GTP II). (2015/16-2019/20). Volume I: Main Text. Addis Ababa. <[http://dagethiopia.org/new/images/DAG\\_DOCS/GTP2\\_English\\_Transation\\_Final\\_June\\_21\\_2016.pdf](http://dagethiopia.org/new/images/DAG_DOCS/GTP2_English_Transation_Final_June_21_2016.pdf)> (1.7.2018).
- Nazret* (2016): African Development Bank lends \$159 mln to Ethiopian Airlines. 17.12.2016. <<http://www.nazret.com/2016/12/17/african-development-bank-lends-159-mln-to-ethiopian-airlines>> (9.1.2017).
- NDIL, David (2018): A question of power: Why Ethiopia's economic transformation is a cautionary African tale. In: *The East African Review*, 23.6.2018. <<https://www.theeastafricanreview.info/op-eds/2018/06/23/a-question-of-power-why-ethiopia-s-economic-transformation-is-a-cautionary-african-tale>> (14.7.2018)
- NDUKWE, Ijeoma / William DAVISON (2015): 'Big brother' Ethiopian in talks to set up four African national carriers, as Senegal moves to privatize. In: *Mail and Guardian* (Johannesburg), 26.3.2015. <<http://mgafrica.com/article/2015-03-26-big-brother-ethiopian-in-talks-to-set-up-four-african-national-carriers-as-senegal-moves-to-privatise>> (19.9.2015).
- NEUBURGER, Martina (2013): Geographische Entwicklungsforschung – Auf dem Weg zum Post-Development? In: Dies. (Hg.): "Entwicklungsländer"? Verwickelte Welten – Auf der Suche nach Norden und Süden. (Hamburger Symposium Geographie, 5) Hamburg, S. 9-31.
- NJOYA, Eric Tchouamou (2013): Air Transport and Destination Performance. A case study of three African countries (Ethiopia, Kenya, South Africa). Munich Personal RePEc Archive, 14.02.2013 (48017).
- NJOYA, Eric Tchouamou (2016): Africa's single aviation market: The progress so far. In: *Journal of Transport Geography* 50, S. 4-11.
- NORBROOK, Nicholas (2014): Ethiopian Airlines: A hub in every region. In: *The Africa Report*, 16.5.2014. <<http://www.theafricareport.com/East-Horn-Africa/ethiopian-airlines-a-hub-in-every-region.html>> (2.6.2014).

- NOWOTNY, Helga (2011): Zeitlichkeit. In: Fernand Kreff / Eva-Maria Knoll / Andre Gingrich (Hg.): Lexikon der Globalisierung. Bielefeld, S. 446-447.
- NYABINGHI (o.J.): Words of RasTafari, Haile Selassie I. Bole International Airport Cornerstone. 17.7.1962. <[http://nyahbinghi.ca/RasTafariI-speeches/view-speech.asp?word\\_id=bole\\_airport](http://nyahbinghi.ca/RasTafariI-speeches/view-speech.asp?word_id=bole_airport)> (13.7.2018).
- OAG OFFICIAL AIRLINE GUIDE (2014a): OAG Trends Report: What is shaping air travel in 2015? Ebola, mobile phones and the price of oil. <[http://info.oag.com/hubfs/Free\\_Reports/OAG\\_Trends\\_Report\\_2015/Future-Trends-report\\_Online2.pdf?hsCtaTracking=ce6e59a8-40f1-4483-a256-c20c85040e2b%7C61df14a6-23b8-484b-ae0e-ae3354634f86](http://info.oag.com/hubfs/Free_Reports/OAG_Trends_Report_2015/Future-Trends-report_Online2.pdf?hsCtaTracking=ce6e59a8-40f1-4483-a256-c20c85040e2b%7C61df14a6-23b8-484b-ae0e-ae3354634f86)> (29.6.2018).
- OAG (2014b): Top 5 aviation trends to look out for in 2015. 31. Dezember. <<https://www.oag.com/blog/top-5-aviation-trends-look-out-2015>> (29.6.2018).
- OAG (2015a): The Big Five. Disruptive Strategies for African Aviation. <<https://www.internationalairportreview.com/wp-content/uploads/Whitepaper-September-2015.pdf>> (29.6.2018).
- OAG (2015b): Megahubs Index 2015. The World's Most Connected Airports. Oktober. <<http://www.oag.com/sites/default/files/OAG-Megahubs-Index-2015.pdf>> (10.12.2015).
- OAG (2016a): Morocco - West Africa's Natural Asset. <[http://www.oag.com/hubfs/Free\\_Reports/Morocco\\_-\\_West\\_Africa/Morocco\\_-\\_Africa\\_Wings\\_Article.pdf?hsCtaTracking=9f24ac9f-0d30-4ef9-8071-18e9c62788c4%7C898e0836-ee1f-4a7d-af02-03669e143a0a](http://www.oag.com/hubfs/Free_Reports/Morocco_-_West_Africa/Morocco_-_Africa_Wings_Article.pdf?hsCtaTracking=9f24ac9f-0d30-4ef9-8071-18e9c62788c4%7C898e0836-ee1f-4a7d-af02-03669e143a0a)> (29.6.2018).
- OAG (2016b): 2015 Trends – 18 Months On. 16.6.2016. <<https://www.oag.com/blog/2015-trends-18-months-on>> (29.6.2018).
- OAG (2016c): Megahubs Index 2016. The World's Most Connected Airports. November. <[http://www.oag.com/hubfs/Free\\_Reports/Megahubs/2016/OAG-Megahubs-Index-2016.pdf?hsCtaTracking=8db52a37-f7fc-4d33-a0fd-24d69756b81d%7C62a6b152-23fb-4fff-95da-e0b5d977b78a](http://www.oag.com/hubfs/Free_Reports/Megahubs/2016/OAG-Megahubs-Index-2016.pdf?hsCtaTracking=8db52a37-f7fc-4d33-a0fd-24d69756b81d%7C62a6b152-23fb-4fff-95da-e0b5d977b78a)> (22.3.2018).
- OAG (2017): Megahubs International Index 2017. The World's Most Internationally Connected Airports. September. <[https://www.oag.com/hubfs/Megahubs/Megahubs%202017/Megahubs-International-Index2017\\_FINAL.pdf?hsCtaTracking=b826d885-222a-4a00-8799-583381ab5d8d%7C0a159957-7d39-4b4c-b231-2d84886e08ab](https://www.oag.com/hubfs/Megahubs/Megahubs%202017/Megahubs-International-Index2017_FINAL.pdf?hsCtaTracking=b826d885-222a-4a00-8799-583381ab5d8d%7C0a159957-7d39-4b4c-b231-2d84886e08ab)> (22.3.2018).
- OAG (2018a): Airport Routemapper. Addis Ababa. <<http://timetables.oag.com/itt/rolairport-routemapper/?language=en&code=add&rvn=1>> (31.1.2018).
- OAG (2018b): Turaround Tables 2018. Arriving and Departing OTP Variances for the World's Largest Airports. Based on full year data 2017. März. <[https://www.oag.com/hubfs/Free\\_Reports/Turnaround\\_Times/Turnaround%20Tables.pdf?hsCtaTracking=f2d3629b-fe9e-4d7a-a93e-875a510e092b128890137-9315-4751-85be-6adc02476ad6](https://www.oag.com/hubfs/Free_Reports/Turnaround_Times/Turnaround%20Tables.pdf?hsCtaTracking=f2d3629b-fe9e-4d7a-a93e-875a510e092b128890137-9315-4751-85be-6adc02476ad6)> (22.3.2018).
- THE OAKLAND INSTITUTE (2011): Understanding Land Investment Deals in Africa. Country Report: Ethiopia. <[https://www.oaklandinstitute.org/sites/oaklandinstitute.org/files/OI\\_Ethiopia\\_Land\\_Investment\\_report.pdf](https://www.oaklandinstitute.org/sites/oaklandinstitute.org/files/OI_Ethiopia_Land_Investment_report.pdf)> (4.4.2018).
- THE OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY (2017): Ethiopia. Exports <<https://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/eth/>> (13.11.2017).
- O'CONNELL, John F. (2011): An Examination of the World's Most Profitable Airline in 2009/10: The Emirates Business Model. In: John F. O'Connell / George Williams (Hg.): Air Transport in the 21st Century. Key Strategic Developments. Farnham, S. 401-424.
- OHAERI, Roland (2015): Report on 47<sup>th</sup> AFRAA Association Brazzaville November 2015. In: *Aviation & Allied Business Journal*, December 2015 – January 2016, S. 15-22.
- OHAERI, Roland (2018): Managing African Airlines' Risks In A Liberalized Operating Environment. In: *Aviation & Allied Business Journal*. 2.1.2018. <<http://www.aviationbusinessjournal.aero/2018/1/2/managing-african-airlines-risks-in-a-liberalized-operating-environment.aspx>> (13.1.2018).
- ONEN, Sunday (2018): Aviation: We've Attained 80% Of Our Vision 2025 – Ethiopian Airlines' Boss. In: *Africa Travel News*, 16.1.2018. <<http://www.atqnews.com/ng/weve-attained-80-vision-2025-ethiopian>> (13.7.2018).
- OPENFLIGHTS (2014): Airline Route Mapper Route Database. <<https://openflights.org/data.html#route>> (29.6.2018).
- OPENSTREETMAP (2016): Addis Ababa. <<https://www.openstreetmap.org>> (20.12.2016)

- OQUBAY, Arkebe (2015): *Made in Africa. Industrial Policy in Ethiopia*. Oxford.
- OEBENBRÜGGE, Jürgen (2007): Globalisierung und Fragmentierung als Pole der gesellschaftlich-räumlichen Differenzierung im neuen Jahrtausend. In: Hans Gebhardt / Rüdiger Glaser / Ulrich Radtke / Paul Reuber (Hg.): *Physische Geographie und Humangeographie*. München, S. 832-842.
- OSWALD, Franz (2010): Briefe aus Äthiopien. Für Kurt. In: Nanni Baltzer / Jacqueline Burekhardt / Marie Theres Stauffer / Philip Ursprung (Hg.): *Art History on the Move. Hommage an Kurt W. Forster*. Zürich, S. 250-257.
- OTIENO, Michael (2018): African Open Skies Remains Pipe Dream. In: *The East African* (Nairobi), 1.1.2018. <[http://allafrica.com/stories/201801020099.html?aa\\_source=nwsltr-transport-en](http://allafrica.com/stories/201801020099.html?aa_source=nwsltr-transport-en)> (7.1.2018).
- OULIOS, Miltiadis (2015): *Blackbox Abschiebung. Geschichte, Theorie und Praxis der deutschen Migrationspolitik*. Berlin.
- OUMA, Stefan (2012): Land Grabbing. In: Nadine Marquardt / Verena Schreiber (Hg.): *Ortsregister. Ein Glossar zu Räumen der Gegenwart*. Bielefeld: transcript, S. 171-177.
- OXFORD ENGLISH DICTIONARY (2016): "hub". <<http://www.oed.com/view/Entry/89066?rskey=MOaUkA&result=1#eid>> (12.3.2016).
- OXFORD POVERTY AND HUMAN DEVELOPMENT INITIATIVE (2016): OPHI Country Briefing December 2016: Ethiopia. <[http://www.dataforall.org/dashboard/ophi/index.php/mpii/download\\_brief\\_files/ETH](http://www.dataforall.org/dashboard/ophi/index.php/mpii/download_brief_files/ETH)> (12.2.2017).
- PANKHURST, Richard (2012): A Short History of Aircraft in Ethiopia. In: *Capital Ethiopia*, 2.1.2012. <<http://capitalethiopia.com/2012/01/02/a-short-history-of-aircraft-in-ethiopia/#.W0hbaMIyVph>> (13.7.2018).
- PASCOE, David (2001): *Airspaces*. London.
- PASSENGER TERMINAL CONFERENCE (2016): *Airport Areas: The necessary change in the development paradigm*. Köln, 15.3.2016. <[http://www.passengerterminal-expo.com/downloads/PTX16\\_Final\\_Edition.pdf](http://www.passengerterminal-expo.com/downloads/PTX16_Final_Edition.pdf)> (30.6.2018).
- PAULS, Peter (2018): Misstrauensvotum gegen das Regime. In: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 21.2.2018, S. 6.
- PEARCE, Brian (2011): A Beneficial Industry but One With Elusive Profitability. In: John F. O'Connell / George Williams (Hg.): *Air Transport in the 21st Century. Key Strategic Developments*. Farnham, S. 9-10.
- PEARCY, G. Etzel (1949): Air Transportation-World Coverage. In: *Journal of Geography* 48 (3), S. 105-112.
- PETERS, Arno (1976): Der europa-zentrische Charakter unseres geographischen Weltbildes und seine Überwindung. Vortrag vor der Deutschen Gesellschaft für Kartographie in Berlin, 30.11.1974. Dortmund.
- PETERS, Peter (2009): Airborne on time. In: Saulo Cwerner / Sven Kesselring / John Urry (Hg.): *Aeromobilities*. S. 159-176.
- PFAFF, Isabel (2015): Äthiopien. Afrikas Aufsteiger-Nation. In: *Süddeutsche Zeitung*, 23.05.2015.
- PFAFF, Isabel (2016a): Hailemariam Desalegn. Merkel-Gastgeber und autoritärer Ministerpräsident Äthiopiens. In: *Süddeutsche Zeitung*, 10.10.2016.
- PFAFF, Isabel (2016b): Kommt der Hunger zurück? Dürren haben in Äthiopien mehrere Ernten vernichtet, in Nigeria macht der Terror Landwirtschaft unmöglich – es drohen Hungersnöte wie vor dreißig Jahren. In: *Süddeutsche Zeitung*, 21.11.2016, S. 2.
- PHILIPPINE AIRSPACE (2013): PAL Secures 5th Freedom Rights to Brazil. 23.5.2013. <<http://philippineairspace.blogspot.com/2013/05/pal-secures-5th-freedom-rights-to-brazil.html>> (22.6.2016).
- PIRIE, Gordon (2014): Geographies of Air Transport in Africa: Aviation's 'Last Frontier'. In: Andrew R. Goetz / Lucy Budd (Hg.): *The Geographies of Air Transport*. (Transport and Mobility Series) Farnham, S. 247-266.
- POPULATION REFERENCE BUREAU (2016): World Population Data Sheet. With a special focus on human needs and sustainable resources. <<https://assets.prb.org/pdf16/prb-wpds2016-web-2016.pdf>> (17.10.2017).
- POTTHAST, Jörg (2012): Terminal. In: Nadine Marquardt / Verena Schreiber (Hg.): *Ortsregister. Ein Glossar zu Räumen der Gegenwart*. Bielefeld, S. 273-279.
- PROLOGIS (2015): 2015 Fly-through. Aviation Market Monitor. <[https://www.prologis.aero/wp-content/uploads/2015/12/2015-Fly-Through\\_Aviation-Market-Monitor.pdf](https://www.prologis.aero/wp-content/uploads/2015/12/2015-Fly-Through_Aviation-Market-Monitor.pdf)> (9.7.2018).
- RASCHE, Uta (2018): Der Stoff, aus dem die Zukunft ist. In: *akzente* (1), S. 34-39.
- RAUCH, Theo (2007): *Afrika im Prozess der Globalisierung*. Braunschweig.

- RAUCH, Theo (2016): Geographische Entwicklungsforschung zwischen Modewellen und Erfahrungslernen: Vier Jahrzehnte theoriebezogene GEF. (40 Jahre Geographischer Arbeitskreis Entwicklungstheorie. Universität Bonn, 7.10.2016) <[https://www.geographie.uni-bonn.de/bilder-pressemittelungen/programm\\_gae](https://www.geographie.uni-bonn.de/bilder-pressemittelungen/programm_gae)> (30.6.2018).
- REPORTER OHNE GRENZEN (2017): Äthiopien. <<https://www.reporter-ohne-grenzen.de/aethiopien>> (29.11.2017).
- REUBER, Paul / Carmella PFAFFENBACH (2005): Methoden der empirischen Humangeographie. Beobachtung und Befragung. (Das Geographische Seminar) Braunschweig.
- RICE, Andrew (2009): Is There Such a Thing as Agro-Imperialism? In: *The New York Times Magazine*, 16.11.2009. <<https://www.nytimes.com/2009/11/22/magazine/22land-t.html>> (5.12.2014).
- RIEDMANN, Bernhard / Stefan SCHULTZ (2018): Der Zukunftszug. In: *Spiegel Online*. <<http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/aethiopien-strassenbahn-veraendert-addis-abeba-a-1199006.html>> (24.3.2018).
- RODRIGUE, Jean-Paul (2009): The Geography of Transport Systems. Unter Mitarbeit von Claude Comtois und Brian Slack. 2. Aufl. London.
- RODRIGUE, Jean-Paul (2017): The Geography of Transport Systems. Unter Mitarbeit von Claude Comtois und Brian Slack. 4. Aufl. New York. <<https://transportgeography.org>> (20.6.2018).
- RÖBEN, Astrid (2014): Mattala: Entwicklungshelfer. In: *AERO International* (2), S. 44-49.
- RÖBEN, Astrid (2015): Wettstreit der Giganten. In: *AERO International* (9), S. 16-22.
- RÖBEN, Astrid (2016): Sie ist zurück. In: *AERO International* (8), S. 16-21.
- RÖBEN, Astrid (2017): Neue Wachstumsära eingeläutet. In: *AERO International* (11), S. 32-37.
- RÖBEN, Astrid (2018): St. Helena. Ein Felsen entflieht der Einsamkeit. In: *AERO International* (4), S. 32-43.
- RÖGGLA, Kathrin (2012): Helfer und Vielflieger. In: Martine Bulard / Alain Gresh / Philippe Rekacewicz / Catherine Samary / Olivier Zajec (Hg.): Atlas der Globalisierung. Die Welt von morgen. Deutsche Ausgabe. Berlin, S. 46-47.
- ROGGENDORF, Martina / Claus-C. WIEGANDT (2018): Pendeln zwischen zwei Oberzentren – von verlorener bis geschenkter Zeit. In: *Geographica Helvetica* 73, S. 115-126.
- ROSA, Hartmut (2013): Beschleunigung und Entfremdung. Entwurf einer Kritischen Theorie spätmoderner Zeitlichkeit. Berlin.
- ROSSOUW, Jannie (2016): South Africa must free itself from the burden of owning a national airline. In: *The Conversation*, 17.8.2016. <<https://theconversation.com/south-africa-must-free-itself-from-the-burden-of-owning-a-national-airline-64004>> (27.8.2016).
- ROTHFISCHER, Brigitte (2011): Flughäfen der Welt. Alle wichtigen Airports: Geschichte, Fakten und Funktionen. München.
- ROTHFISCHER, Brigitte (2012): Fast alles wie gehabt. In: *AERO International* (10), S. 34-39.
- ROTHFISCHER, Brigitte (2013): Zuversichtlich in die Zukunft. In: *AERO International* (8), S. 48-54.
- ROTHFISCHER, Brigitte (2014): Weiter im Trend. In: *AERO International* (9), S. 16-21.
- ROTHFISCHER, Brigitte (2015): Bunte Träume. In: *AERO International* (8), S. 62-69.
- ROTHFISCHER, Brigitte (2017): Billigflieger vorn. In: *AERO International* (8), S. 16-23.
- RUKATO, Wadeisor (2016): Observations on China in Africa: A three part series. In: *From Africa to China*. 21.2.2016. <<https://fromafricatochina.com/2016/02/21/observations-on-china-in-africa-a-three-part-series>> (9.7.2018).
- RYBAK, Andrzej (2015): Schöne Aussicht. Jahrzehntlang stand Äthiopien für das Elend Afrikas: Hunger und Armut. Verdammt lange her. Wie das Land zu einem Vorbild wurde, das sogar eine eigene Industrie aufbaut. In: *Capital* (2), S. 102-111.
- SACK, Robert David (1986): Human territoriality. Its theory and history. Cambridge.
- SALTER, Mark B. (2008a): Airport Assemblage. In: Ders. (Hg.): Politics at the Airport. Minneapolis, S. IX-XIX.
- SALTER, Mark B. (2008b): The Global Airport. Managing Space, Speed, and Security. In: Ders. (Hg.): Politics at the Airport. Minneapolis, S. 1-28.

- SANDNER, Philipp (2018): Ethiopia Searches for Renewal After Hailemariam Desalegn's Resignation. In: *Deutsche Welle*, 19.2.2018. <[http://allafrica.com/stories/201802200863.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201802200863.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (23.2.2018).
- SCHAAFSMA, Maurits / Joop AMKREUTZ / Mathis GÜLLER (2008): *Airport and City: Airport Corridors: Drivers of Economic Development*. Amsterdam.
- SCHAFFNIT-CHATTERJEE, Claire (2013): Äthiopien: Der afrikanische Tiger. Deutsche Bank Research. Frankfurt/M. <[https://www.dbresearch.de/PROD/DBR\\_INTERNET\\_DE-PROD/PROD000000000322292.pdf](https://www.dbresearch.de/PROD/DBR_INTERNET_DE-PROD/PROD000000000322292.pdf)> (3.3.2015).
- SCHEEN, Thomas (2015): Auf der afrikanischen Überholspur. Äthiopiens Wachstum der Bevölkerung zwingt das Land zu radikalen Wirtschaftsreformen. Und die schlagen an. Besonders erfolgreich ist die Landwirtschaft. In: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 07.08.2015, S. 5.
- SCHERFF, Dyrk (2017): Erdogans Siegesdenkmal. In Istanbul entsteht der größte Flughafen der Welt. In: *Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung*, 26.03.2017, S. 28-29.
- SCHILDBERG, Arne (2012): Äthiopien nach dem Tod von Premierminister Meles Zenawi. Die schwierige Suche nach einem Nachfolger. Hg. v. Friedrich Ebert Stiftung. Addis Ababa. <<http://library.fes.de/pdf-files/iez/09307.pdf>> (26.3.2018).
- SCHLAACK, Johanna (2010): Defining the Airea. Evaluating urban output and forms of interaction between airport and metropolitan region. In: Ute Knippenberger / Alex Wall (Hg.): *Airports in cities and regions. Research and practise*. Karlsruhe, S. 113-126.
- SCHLAPPIG, Ben (2016): Ethiopian Airlines Changes Which NYC Airport They'll Serve. In: *One mile at a time*, 13.4.2016. <<https://onemileatitime.boardingarea.com/2016/04/13/ethiopian-newark>> (15.3.2017).
- SCHLÖGEL, Karl (2007): *Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik*. 2. Aufl. Frankfurt/M.
- SCHLÜTER, Nadja (2016): Und nebenan wird abgeschoben. Für die einen ist der Flughafen ein Ort des Aufbruchs. Für andere ist er die Endstation. Eine Reportage. In: *jetzt*, 15.04.2016. <<https://www.jetzt.de/hauptsache-daneben/abschiebung-am-flughafen>> (30.12.2017).
- SCHLUMBERGER, Charles E. (2009): *The Implementation of the Yamoussoukro Decision*. Montreal. <[http://digitool.library.mcgill.ca/webclient/StreamGate?folder\\_id=0&dvs=1501161575942~450](http://digitool.library.mcgill.ca/webclient/StreamGate?folder_id=0&dvs=1501161575942~450)> (24.6.2015).
- SCHLUMBERGER, Charles E. (2010): *Open Skies for Africa. Implementing the Yamoussoukro Decision. (Directions in Development, Infrastructure)* Washington D.C. <<https://siteresources.worldbank.org/EXT/AIRTRANSPORT/Resources/515180-1262792532589/6683177-1285016043773/OpenSkiesForAfrica.pdf>> (9.3.2018).
- SCHLUMBERGER, Charles E. / Nora WEISSKOPF (2014): *Ready for Takeoff? The Potential for Low-Cost-Carriers in Developing Countries. (Directions in Development, Infrastructure)* Washington D.C. <<https://elibrary.worldbank.org/doi/pdf/10.1596/978-1-4648-0282-9>> (15.1.2018).
- SCHMIDT, Christiane (2000): Analyse von Leitfadeninterviews. In: Uwe Flick, Ernst von Kardorff und Ines Steinke (Hg.): *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*. Reinbeck bei Hamburg, S. 447-455.
- SCHOLZ, Fred (2004): *Geographische Entwicklungsforschung. Methoden und Theorien*. Berlin, Stuttgart.
- SCHOLZ, Fred (2010): *Globalisierung. Genese – Strukturen – Effekte*. Braunschweig.
- SCHÖNFELDER, Stefan / Kay W. AXHAUSEN (2010): *Urban Rhythms and Travel Behaviour. Spatial and Temporal Phenomena of Daily Travel*. Farnham.
- SCHULTZ, Stefan (2017): Ethiopian-Airways-Chef "Afrikas Blick richtet sich nach Osten". In: *Spiegel Online*, 27.12.2017. <<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/ethiopian-airways-afrikas-blick-richtet-sich-nach-osten-a-1182280.html>> (9.7.2018).
- SCHULZ, Axel / Susanne BAUMANN / Simone WIEDENMANN (2010): *Flughafen Management. (Lehr- und Handbücher zu Tourismus, Verkehr und Freizeit)* München.
- SCRIBD (o.J.): *The Integrated Master Plan of Addis Ababa and the Nearby Oromia towns*. <<https://de.scribd.com/doc/293119265/The-Integrated-Master-Plan-of-Addis-Ababa-and-the-Nearby-Oromia-towns>> (12.7.2018).
- SEALY, Kenneth R. (1966): *The Geography of Air Transport*. London.
- Selamta* (2016a): *The In-Flight Magazine of Ethiopian Airlines*. 33 (1) Januar/Februar.
- Selamta* (2016b): *The In-Flight Magazine of Ethiopian Airlines*. 33 (2) März/April.

- Selamta* (2016c): The In-Flight Magazine of Ethiopian Airlines. 33 (3) Mai/Juni.
- SENNOGA, Edward Batte / Admit Wondifraw ZERIHUN / James WAKIAGA / Haile KIBRET (2017): Ethiopia 2017. African Economic Outlook. <[http://www.africaneconomicoutlook.org/sites/default/files/2017-05/Ethiopia\\_EN\\_2017.pdf](http://www.africaneconomicoutlook.org/sites/default/files/2017-05/Ethiopia_EN_2017.pdf)> (15.2.2018).
- SHEPHERD, Ben / Anirudh SHINGAL / Anasuya RAJ (2016): Value of Air Cargo: Air Transport and Global Value Chains. Final Report, commissioned by IATA. 6.12.2016. <<http://www.iata.org/publications/economic-briefings/value-of-air-cargo-2016-report.pdf>> (8.5.2018).
- SHEPPARD, Eric / Robert B. MCMASTER (2004): Scale and Geographic Inquiry: Contrasts, Intersections, and Boundaries. In: Dies. (Hg.): Scale and Geographic Inquiry. Nature, Society, and Method. Oxford, S. 256-267.
- SHEPPARD, Ian (2016): Ethiopian helps Malawi to start a new family. In: *African Aerospace* 3 (3), S. 16-18.
- SHIFERAW, Admasu / Mans SÖDERBOM / Eyerusalem SIBA / Getnet ALEMU (2012): Road Infrastructure and Enterprise Development in Ethiopia. Working Paper. IGC International Growth Centre. London. <<https://www.theigc.org/wp-content/uploads/2014/09/Shiferaw-Et-AI-2012-Working-Paper.pdf>> (7.11.2015).
- SIEREN, Andreas / Frank SIEREN (2015): Der Afrika-Boom. Die große Überraschung des 21. Jahrhunderts. München.
- SIEVERT, Gerrit (o.J.): Arrivals. <<https://gerritsievert.format.com/arrivals#1>> (13.7.2018).
- SILESHI, Mantegaftot (2016): Ethiopia: is Africa's 'lion' ready to pounce? In: *Deutsche Welle*, 18.5.2016. <<https://www.dw.com/en/ethiopia-is-africas-lion-ready-to-pounce/a-19266021>> (11.7.2018).
- SISAY, Andualem (2016): Ethiopia to build 120 million passenger airport. In: *nazret*, 30.9.2016. <<https://www.nazret.com/2016/09/30/ethiopia-to-build-120-million-passenger-airport>> (13.7.2018).
- SISAY, Andualem (2018): Ethiopian Airlines in Plans to Set Up Hubs Across Africa. In: *The East African* (Nairobi), 6.1.2018. <[http://allafrica.com/stories/201801110763.html?aa\\_source=nwsltr-transport-en](http://allafrica.com/stories/201801110763.html?aa_source=nwsltr-transport-en)> (10.1.2018).
- SKYSCRAPERCITY.COM (2018): BOLE, Addis Ababa. Addis Ababa Bole International Airport. Expansion and discussion. 3.2.2018. <<https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1689709&page=25>> (14.7.2018).
- SKYTRAX (2017): Ethiopian Airlines <<https://skytraxratings.com/search/ethiopian>> (30.11.2017).
- SMYTH, Austin / Georgina CHRISTODOULOU / Nigel DENNIS / Marwan AL-AZZAWI / Jonathan CAMPBELL (2012): Is air transport a necessity for social inclusion and economic development? In: *Journal of Air Transport Management* 22, S. 53-59.
- SOFANY, Amanuel (2016): The Determinants of Domestic Air Transport Demand in Ethiopia. Addis Ababa.
- SOLOMON, Abiy (2017): Commuters Fed Up With Addis' Ever Messy Transportation. In: *Addis Fortune*, 16.9.2017. <[http://allafrica.com/stories/201709191142.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201709191142.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (21.9.2017).
- SOLOMON, Salem (2016): Foreign-owned Enterprises Targeted in Ethiopia's Oromia Region. In: *Voice of America*, 12.10.2016. <<https://www.voanews.com/a/foreign-owned-enterprises-targeted-ethiopia-oromia-region/3547960.html>> (9.11.2016).
- SPAETH, Andreas (2010): Die Perle der afrikanischen Luftfahrt. Ethiopian Airlines schreibt eine erstaunliche Erfolgsgeschichte – auch wenn die Boeing 787 weiterhin auf sich warten lässt. In: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 14.1.2010, S. R2.
- SPAETH, Andreas (2016): Johannesburg OR Tambo International. Afrikas größter Flughafen. In: *Flug Revue* (11). <<https://www.flugrevue.de/zivilluftfahrt/airport/johannesburg-or-tambo-international-afrikas-groesster-flughafen/703742>> (23.08.2017).
- THE SQUAIRE (2018): Discover New Work City. <<http://www.thesquaire.com/start.html>> (9.1.2018).
- SSAMULA, Bridget / Christoffel VENTER (2013): Application of Hub-and-spoke Networks in Sparse Markets: The Case of Africa. In: *Journal of Transport Economics and Policy* 47 (2), S. 279-297.
- STARKIE, David (2008): The Dilemma of Slot Concentration at Network Hubs. In: Achim I. Czerny / Peter Forsyth / David Gillen / Hans-Martin Niemeier (Hg.): Airport Slots. International Experiences and Options for Reform. Aldershot, S. 193-203.
- STATISTA (2018): Verteilung der Weltbevölkerung nach Kontinenten Mitte des Jahres 2017. <<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1738/umfrage/verteilung-der-weltbevoelkerung-nach-kontinenten>> (12.3.2018).

- STICHWEH, Rudolf (2005): *Inklusion und Exklusion. Studien zur Gesellschaftstheorie*. Bielefeld.
- STOLL, Katrina (2010): *Dubai Fever. The dream of an urban model in Ethiopia*. In: Marc Angélil / Dirk Hebel (Hg.): *Cities of Change. Addis Ababa. Transformation Strategies for Urban Territories in the 21st Century*. Basel, S. 150-155.
- SUN, Irene Yuan (2017): *Africa will take China's place as the next factory of the world*. In: *Quartz Africa*, 7.11.2017. <<https://qz.com/1120730/africa-will-be-the-next-factory-of-the-world>> (10.11.2017).
- SWYNGEDOUW, Erik (1997): *Neither global nor local: 'Glocalization' and the politics of scale*. In: Kevin R. Cox (Hg.): *Spaces of Globalization. Reasserting the Power of the Local*. New York, S. 137-166.
- TADESSE, Fasika (2017): *Ethiopian Takes Off With Another Hotel*. In: *Addis Fortune*, 18.11.2017. <[http://allafrica.com/stories/201711210926.html?aa\\_source=nwsltr-transport-en](http://allafrica.com/stories/201711210926.html?aa_source=nwsltr-transport-en)> (26.11.2017).
- Tadias Magazine* (2012): *Ethiopian Airlines First 787 Dreamliner Flight Set From DC to Addis – Aug 16*. 7.8.2012. <<http://www.tadias.com/08/07/2012/ethiopian-first-787-dreamliner-flight-from-dc-to-addis-aug-16>> (14.8.2015)
- TAMIRU, Haileleul / Solomon GIZAW / Danette QUINLAN / Carlton JONES (2014): *Ethiopia. A growth miracle*. Deloitte. <[http://www.investethiopia.gov.et/images/pdf/Ethiopia\\_a\\_growth\\_miracle.pdf](http://www.investethiopia.gov.et/images/pdf/Ethiopia_a_growth_miracle.pdf)> (27.3.2018).
- TANEJA, Nawal K. (2010): *Looking Beyond the Runway. Airlines Innovating with Best Practices while Facing Realities*. Farnham.
- Tanzania Daily News* (2018): *Africa's Largest Airline Sets to Dominate Continent's Skies*. 23.1.2018. <[http://allafrica.com/stories/201801230134.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201801230134.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (30.1.2018).
- TAYLOR, Ian R. (2014): *Africa rising? BRICS – diversifying dependency*. Oxford.
- TENTENA, Paul (2016): *Ethiopian Airbus A350XWB Lands At Entebbe Airport*. In: *East African Business Week* (Kampala), 19.7.2016. <[http://allafrica.com/stories/201607200238.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201607200238.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (23.7.2016).
- THING THEORY (2009): *The Hidden Geography of Airport Security*. By Laura, 14.6.2009. <<https://thingtheory2009.wordpress.com/2009/06/14/a-brief-historical-geography-of-airport-security>> (15.10.2015).
- TIBEBU, Henok (2017): *Ethiopia Becomes Largest Recipient of FDI in Africa*. In: *The Ethiopian Herald*, 23.11.2017. <[http://allafrica.com/stories/201711230532.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201711230532.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (25.11.2017).
- TIBEBU, Henok (2018): *Nation Branding – the Next Big Task*. In: *The Ethiopian Herald*, 1.3.2018. <[http://allafrica.com/stories/201803010497.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201803010497.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (5.3.2018).
- TILAHUN, Zerihun (2014): *Economic Diplomacy: Ethiopia's new approach to the outside world*. In: *Echo Africa Magazine* (9), S. 52-54.
- TOEPFER, Stefan (2016): *Zonen mit eigener Zeitrechnung. Im Flughafen kann man auch beten. Für Juden, Christen und Muslime gibt es mehrere Räume*. In: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 14.09.2016, S. 32.
- TOFFLER, Alvin (1990): *Powershift: Knowledge, Wealth, and Violence at the Edge of the 21st Century*. New York.
- TOPHAM, Gwyn / Mary SWENEY (2017): *EasyJet to set up Austrian HQ to operate EU flights after Brexit*. In: *The Guardian*, 14.7.2017. <<https://www.theguardian.com/business/2017/jul/14/easyjet-austria-eu-flights-brexit>> (22.7.2017).
- touristik aktuell* (2018): *SIA: Längster Flug der Welt ab Oktober*. (24-25), 25.6.2018, S. 36.
- Travel News Rwanda* (2016): *Ethiopian Airlines' first Airbus A350-900 in Africa makes Kigali International Airport debut*. 19.7.2016. <<http://travelnewsrwanda.com/index.php/2016/07/19/ethiopian-airlines-first-airbus-a350-900-in-africa-makes-kigali-international-airport-debut>> (23.7.2016).
- TRÖGER, Sabine (2009): *Fragmented or Included? – Impacts of Globalization on Addis Ababa's Poor*. In: *Erdkunde* 63 (3), S. 257-268.
- TRÖGER, Sabine (2018): *'Committees', a Promising Institution in Climate Change Communication and Adaptation?* In: Walter Leal Filho et al. (Hg.): *Handbook of Climate Change Communication: Vol. 2. Practice of Climate Change Communication*, S. 341-355.

- TRÖGER, Sabine / Helene GRENZEBACH / Friedrich ZUR HEIDE / Gregor KUHNERT / Britta LANG / Simon PETH / Julia PFITZNER (2011): *Failing Seasons, Ailing Societies. Climate Change and the Meaning of Adaptation in Ethiopia*. Heinrich-Boell-Foundation. Addis Ababa.
- UERLINGS, Herbert / Iulia-Karin PATRUT (2013): *Inklusion/Exklusion und die Analyse der Kultur*. In: Iulia-Karin Patrut / Herbert Uerlings (Hg.): *Inklusion/Exklusion und Kultur. Theoretische Perspektiven und Fallstudien von der Antike bis zur Gegenwart*. Köln/Weimar/Wien, S. 9-46.
- UMWELT- UND NACHBARSCHAFTSHAUS (2016): *Das Sozialmonitoring des Umwelt- und Nachbarschaftshauses. Rhein-Main-Gebiet*. Kelsterbach. <<https://www.sozialmonitoring.de>> (14.7.2018).
- UN UNITED NATIONS (2015): *Millennium Development Goals*. <<http://www.un.org/millenniumgoals>> (17.1.2016).
- UNCTAD UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (2017): *World Investment Report 2017. Country fact sheet. Ethiopia*. <<http://unctad.org/en/Pages/DIAE/World%20Investment%20Report/Country-Fact-Sheets.aspx>> (11.12.2017).
- UNDESA UNITED NATIONS DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS (2015): *Financing for Development. Third International Conference*. Addis Ababa, 13-16 July 2015. <<http://www.un.org/esa/ffd/ffd3>> (20.8.2015).
- UNDESA (2017): *Population Division. World Population Prospects. Ethiopia: Total Population*. <<https://esa.un.org/unpd/wpp/Graphs/Probabilistic/POP/TOT>> (27.1.2018).
- UNDP UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME (2015): *National Human Development Report 2014: Ethiopia. Accelerating Inclusive Growth for Sustainable Human Development in Ethiopia*. <<http://hdr.undp.org/sites/default/files/nhdr2015-ethiopia-en.pdf>> (28.3.2018).
- UNDP (2016): *Human Development Report 2016: Human Development for Everyone. Ethiopia. Briefing note for countries on the 2016 Human Development Report*. <[http://hdr.undp.org/sites/all/themes/hdr\\_theme/country-notes/ETH.pdf](http://hdr.undp.org/sites/all/themes/hdr_theme/country-notes/ETH.pdf)> (28.3.2018).
- UNDP (2017): *Human Development Index (HDI)*. <<http://hdr.undp.org/en/content/human-development-index-hdi>> (21.11.2017).
- UNECA UNITED NATIONS ECONOMIC COMMISSION FOR AFRICA (1988): *Declaration of Yamoussoukro on a New African Air Transport Policy*. <[https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/ASPL613OpenSkiesForAfrica\\_22JUN10.pdf](https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/ASPL613OpenSkiesForAfrica_22JUN10.pdf)> (8.3.2018).
- UNECA (1999): *Decision Relating to the Implementation of the Yamoussoukro Declaration Concerning the Liberalization of Access to Air Transport Markets in Africa*. <<http://www.afcac.org/en/documents/conferences/July2012/yde.pdf>> (8.3.2018).
- UNECA (2016): *Transformative Industrial Policy for Africa*. Addis Ababa. <[https://www.uneca.org/sites/default/files/PublicationFiles/tipa-full\\_report\\_en\\_web.pdf](https://www.uneca.org/sites/default/files/PublicationFiles/tipa-full_report_en_web.pdf)> (26.3.2018).
- URRY, John (2009): *Aeromobilities and the global*. In: Saulo Cwerner / Sven Kesselring / John Urry (Hg.): *Aeromobilities*. Abingdon, S. 25-38.
- UTOPIA AIRPORT (2016): *A blog about Airline history, Airlines and commercial aviation in all its aspects: timetables, scale models, stamps, etc...* <<https://utopiaairport.blogspot.de/2016/09/stamp-sheetsfeuillet-and-other-at.html>> (14.12.2016).
- UWALEKE, Ibe (2015): *How Nigeria Can Run a Successful National Carrier*. In: *The Guardian* (Lagos), 23.1.2015. <[http://allafrica.com/stories/201501231063.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201501231063.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (5.2.2015).
- VALE, Beth (2016): *Jo'burg by night: A time for dreamers, graffiti artists, lovers and dancers*. In: *The Conversation*, 17.10.2016. <<https://theconversation.com/joburg-by-night-a-time-for-dreamers-graffiti-artists-lovers-and-dancers-66697>> (23.10.2016).
- VERISK MAPLECROFT (2017): *Ethiopia's humans rights problems may tank its ambition to become a global apparel center*. 4.5.2017. <<https://www.maplecroft.com/portfolio/new-analysis/2017/05/04/ethiopias-humans-rights-problems-may-tank-its-ambition-become-global-apparel-center>> (12.6.2017).
- VERSI, Anver (2014): *The two faces of Africa. Cover story*. In: *African Business* 48 (409), S. 16-20.
- VIDIANI (2011): *Addis Ababa general map. General map of Addis Ababa*. <<http://www.vidiani.com/general-map-of-addis-ababa>> (13.7.2018).



- VIRA, Bhaskar / Al JAMES (2011): Researching hybrid 'economic'/'development' geographies in practice: Methodological reflections from a collaborative project on India's new service economy. In: *Progress in Human Geography* 35 (5), S. 627-651.
- VOLGMANN, Kati (Hg.) (2013): *Airport Cities. Gateways der metropolitanen Ökonomie*. Detmold.
- WADE, Robert (2003): *Governing the Market. Economic Theory and the Role of Government in East Asian Industrialization*. New Jersey.
- WAINAINA, Binyavanga (2012): How to write about Africa. <<https://granta.com/how-to-write-about-africa>> (24.11.2014).
- WALKER, Richard (2014): Africa's Ugly Sisters. In: *African Business* 48 (409), S. 22-24.
- WARDENGA, Ute (2002): Räume der Geographie – zu Raumbegriffen im Geographieunterricht. In: *geographie heute* (23) 200, S. 8-11.
- WEDEKIND, Beate / Andreas SPAETH (2018): Afrikas Überflieger. In: *Bilanz* 5 (März), S. 20-29.
- WEIN, Martin (2017): Es droht ein zweites Ruanda. Im Südsudan herrscht Hungersnot. In: *General Anzeiger*, 7.4.2017, S. 6.
- WEISSMÜLLER, Laura (2014): Kathedralen unserer Zeit. Die Architektur soll Passagiere staunen lassen. In: *Süddeutsche Zeitung*, 05.09.2014, S. 18.
- WELTHUNGERHILFE (2017): Welthunger-Index 2017. Wie Ungleichheit Hunger schafft. Internationales Forschungsinstitut für Ernährungs- und Entwicklungspolitik. Concern Worldwide. Welthungerhilfe. <<http://www.globalhungerindex.org/pdf/de/2017.pdf>> (17.1.2018).
- WERLEN, Benno (2008): *Sozialgeographie. Eine Einführung*. 3. Aufl. Bern/Stuttgart/Wien.
- WERLEN, Benno (2014): Globalisierung. In: Julia Lossau / Tim Freytag / Roland Lippuner (Hg.): *Schlüsselbegriffe der Kultur- und Sozialgeographie*. (UTB, 3898) Stuttgart, S. 54-66.
- VAN DER WESTHUIZEN, André / Andreas WESTNER (2010): Confusion Corner. Tapping Infrastructure. In: Marc Angélil / Dirk Hebel (Hg.): *Cities of Change*. Addis Ababa. Transformation Strategies for Urban Territories in the 21st Century. Basel, S. 156-161.
- WIEGANDT, Claus-C. (2002): Nachhaltige Stadtentwicklung. In: Institut für Länderkunde (Hg.): *Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland. Dörfer und Städte*. Heidelberg/Berlin, S. 114-115.
- WIKIMEDIA (2016): Nabe. <[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/89/Nabe\\_01\\_KMJ.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/89/Nabe_01_KMJ.jpg)> (14.1.2016).
- WIKIPEDIA (2010): Bole International Airport. 1.8.2010. <[https://en.wikipedia.org/wiki/Addis\\_Ababa#/media/File:Bole\\_international\\_airport.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Addis_Ababa#/media/File:Bole_international_airport.jpg)> (30.4.2015).
- WIKIPEDIA (2017): Addis Ababa Light Rail. <[https://en.wikipedia.org/wiki/Addis\\_Ababa\\_Light\\_Rail](https://en.wikipedia.org/wiki/Addis_Ababa_Light_Rail)> (11.7.2018).
- WILHELM, Jan Philipp (2017): Crisis in the Land of the Economic Miracle. In: *Deutsche Welle* (Bonn), 31.12.2017. <[http://allafrica.com/stories/201801020002.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201801020002.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (9.1.2018).
- WORLD BANK (2013): 2nd Ethiopia Economic Update. Laying the Foundations for Achieving Middle Income Status. <<http://documents.worldbank.org/curated/en/885721468031488091/pdf/785010Revised00Box0379884B00PUBLIC0.pdf>> (26.3.2018).
- WORLD BANK (2015): Addis Ababa, Ethiopia. Enhancing Urban Resilience. City Strength. Resilient Cities Program. <[https://www.gfdrr.org/sites/default/files/publication/Addis\\_Ababa\\_Resilient\\_cities\\_program.pdf](https://www.gfdrr.org/sites/default/files/publication/Addis_Ababa_Resilient_cities_program.pdf)> (9.4.2018).
- WORLD BANK (2016a): World Development Indicators. Air transport, passengers carried. <<http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=2&series=IS.AIR.PSGR>> (13.3.2017).
- WORLD BANK (2016b): Poverty in a Rising Africa. Africa Poverty Report. <<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/22575/9781464807237.pdf?sequence=10&isAllowed=y>> (3.4.2018).
- WORLD BANK (2016c): Africa's Pulse. An analysis of issues shaping Africa's economic future. <<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/25097/108582.pdf?sequence=7>> (7.3.2018).
- WORLD BANK (2017): GDP growth (annual %). Ethiopia. <<http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2015&locations=ET&start=2004&view=chart>> (11.5.2017).

- WORLD BANK (2018a): Air transport, passengers carried. <[https://data.worldbank.org/indicator/ IS.AIR.PSGR?end=2016&start=1970](https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR?end=2016&start=1970)> (20.6.2018).
- WORLD BANK (2018b): Global Economic Prospects. Broad-Based Upturn, but for How Long? January 2018. Washington D.C. <<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/28932/9781464811630.pdf>> (24.1.2018).
- WORLD BANK (2018c): Global Economic Prospects. The Turning of the Tide? June 2018. Washington D.C. <<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29801/9781464812576.pdf>> (29.6.2018).
- WORLD ECONOMIC FORUM (2016): The Global Competitiveness Report 2016–2017. Klaus Schwab. <[http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017\\_FINAL.pdf](http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf)> (17.1.2018).
- WORLD FOOD PROGRAMME (2016): Drought In Ethiopia: 10 Million People In Need. <<https://www.wfp.org/stories/drought-ethiopia-10-million-people-need>> (19.11.2016).
- WORLD POPULATION REVIEW (2017): Addis Ababa Population. 14.11.2017. <<http://worldpopulationreview.com/world-cities/addis-ababa-population>> (1.7.2018).
- WUBNEH, Mulatu (2013): Addis Ababa, Ethiopia – Africa's diplomatic capital. In: *Cities* 35, S. 255-269.
- Xinhua* (2016): Ethiopian Airlines treats travelers to mark Chinese New Year. 27.1.2016. <[http://www.xinhuanet.com/english/2016-01/27/c\\_135050724.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2016-01/27/c_135050724.htm)> (9.7.2018).
- XU, Jiajun / Stephen GELB / Jiewei LI / Zuoxiang ZHAO (2017): Adjusting to Rising Costs in Chinese Light Manufacturing. What opportunities for developing countries? Center for New Structural Economics. Peking. <[https://set.odi.org/wp-content/uploads/2017/12/SET\\_Survey-report\\_Chinese-manufacturing\\_Final.pdf](https://set.odi.org/wp-content/uploads/2017/12/SET_Survey-report_Chinese-manufacturing_Final.pdf)> (27.3.2018).
- YNTISO, Gebre (2008): Urban Development and Displacement in Addis Ababa: The Impact of Resettlement Projects on Low-Income Households. In: *Eastern Africa Social Science Research Review* 24 (2), S. 53-77.
- YOHANNES, Elizabeth (1996): Ecological Study of the Avifauna and Bird Strike Problem at Addis Ababa Bole International Airport. Addis Ababa.
- YOHANNES, Elizabeth / Afework BEKELE / Zerihun WOLDU (2000): Bird Strike Incidence at Addis Ababa Bole International Airport. In: *Ethiopian Journal of Science* 23 (2), S. 215-229.
- YOHANNES, Robert (2018): Ethiopia As Potential Hub for Software Outsourcing. In: *The Ethiopian Herald*, 28.2.2018. <[http://allafrica.com/stories/201802280753.html?aa\\_source=nwsltr-ethiopia-en](http://allafrica.com/stories/201802280753.html?aa_source=nwsltr-ethiopia-en)> (5.3.2018).
- YOUNG, Adrian (2014): Cities in motion: Addis Ababa already has a great network – minibus taxis. In: *The Guardian*, 19.2.2014 <<https://www.theguardian.com/cities/2014/feb/19/cities-in-motion-addis-ababa-minibus-taxi>> (29.11.2016).
- ZHANG, BENJAMIN (2017): One map shows how much trouble Qatar Airways may be in. In: *Business Insider Malaysia*, 5.6.2017. <<https://www.businessinsider.my/qatar-airways-banned-from-crucial-airspace-2017-6/#Gg1i2fPkvCiCKM4X.97>> (27.6.2018).
- ZINK, Alexander (2014): Success Factors in the Sub-Saharan Aviation Market – The Case of Ethiopian Airlines. Bachelor Thesis, International University of Applied Sciences, Department of Aviation Management. Bad Honnef/Bonn.
- 6kilo* (2015): The remarkable growth of Ethiopian Airlines. <<http://www.6kilo.com/the-remarkable-growth-of-ethiopian-airlines-the-new-spirit-of-africa>> (14.11.2015).

## 11. Anhang

### 11.1 Interviews

Nr.	Datum	Person/Funktion	Organisation	Ort
01	2015-04-04	m/Airline Marketing	Ethiopian Airlines	Frankfurt
02	2015-04-04	m/Airline Manager Europa	Ethiopian Airlines	Frankfurt
03	2015-06-25	m/Airline Manager Ostafrika	Ethiopian Airlines	Nairobi
04	2015-08-10	m/Journalist	Presse	Addis Abeba
05	2015-08-12	m/Airline PR	Ethiopian Airlines	Addis Abeba, Flughafen
06	2015-08-12	w/Airline PR	Ethiopian Airlines	Addis Abeba, Flughafen
07	2015-08-12	m/Airline Cargo Management	Ethiopian Airlines	Addis Abeba, Flughafen
08	2015-08-12	m/Airline Cargo Marketing	Ethiopian Airlines	Addis Abeba, Flughafen
09	2015-08-14	w/Reisebüro	Ethiopian Holidays	Addis Abeba
10	2015-08-14	m/Berater Umwelt	Consulting	Addis Abeba
11	2015-08-18	w/Unternehmerin	selbständig	Addis Abeba
12	2015-08-24	m/Airport Operation	Ethiopian Airports Enterprise	Addis Abeba, Flughafen
13	2015-08-24	m/Airport Customer Service	Ethiopian Airports Enterprise	Addis Abeba, Flughafen
14	2015-08-26	m/Luftfahrtbehörde Direktion	Ethiopian Aviation Authority	Addis Abeba, Flughafen
15	2015-08-26	m/Luftfahrtbehörde Verwaltung	Ethiopian Aviation Authority	Addis Abeba, Flughafen
16	2015-08-28	m/Aviation Academy Ausbilder	Ethiopian Aviation Academy	Addis Abeba, Flughafen
17	2015-09-02	m/Transportministerium Management	Ministry of Transport	Addis Abeba
18	2015-09-04	m/Kultur- und Tourismus- ministerium	Ministry of Culture and Tourism	Addis Abeba
19	2015-09-05	m/Reiseagentur	selbständig	Addis Abeba
20	2015-09-07	w/African Union Projekt- koordination	African Union	Addis Abeba
21	2015-09-09	m/Wirtschaftsverband	Ethiopian Economic Associa- tion	Addis Abeba
22	2015-10-16	m/Aviation Academy Ausbilder	Ethiopian Aviation Academy	Frankfurt
23	2016-02-27	m/Berater	Consulting Agrar	Addis Abeba
24	2016-03-10	m/Aviation Academy Management	Ethiopian Aviation Academy	Addis Abeba, Flughafen
25	2016-03-11	m/Aviation Academy Ausbilder	Ethiopian Aviation Academy	Addis Abeba, Flughafen
26	2016-03-11	w/Aviation Academy Direktion	Ethiopian Aviation Academy	Addis Abeba, Flughafen
27	2016-03-15	m/Airport Verwaltung Umwelt	Ethiopian Airports Enterprise	Addis Abeba, Flughafen

▣28	2016-03-15	m/Airport Customer Service	Ethiopian Airports Enterprise	Addis Abeba, Flughafen
▣29	2016-03-15	m/Taxifahrer (Gruppe)	,Blue Taxi Drivers‘	Addis Abeba, Flughafen
▣30	2016-03-31	m/Airport Verwaltung Umwelt	Ethiopian Airports Enterprise	Addis Abeba, Flughafen
▣31	2016-04-03	m/Stadtbahn Ausbildung	Light Rail Train	Addis Abeba
▣32	2016-04-05	m/Journalist	Presse	Addis Abeba
▣33	2016-04-06	m/Transportministerium Management	Ministry of Transport	Addis Abeba
▣34	2016-04-07	m/Taxifahrer (Gruppe)	,Yellow Taxi Drivers‘	Addis Abeba, Flughafen
▣35	2016-04-07	m/Taxifahrer	,Blue Taxi Driver‘	Addis Abeba
▣36	2016-04-13	m/Bauarbeiter	Bausektor, informell	Addis Abeba, Flughafen
▣37	2016-04-15	m/Unternehmer	Travel Agency	Addis Abeba
▣38	2016-04-19	m/Taxifahrer (Gruppe)	,Blue Taxi Drivers‘	Addis Abeba
▣39	2016-04-21	m/Taxifahrer	,Blue Taxi Driver‘	Addis Abeba
▣40	2016-04-23	m/Gastronom	Airport Gazebo	Addis Abeba, Flughafen
▣41	2016-04-26	m/Wissenschaftler	Addis Ababa University	Addis Abeba
▣42	2016-04-28	m/Airport Direktion Infrastruktur	Ethiopian Airports Enterprise	Addis Abeba, Flughafen
▣43	2016-04-29	m/Aviation Academy Ausbilder	Ethiopian Aviation Academy	Addis Abeba, Flughafen
▣44	2016-04-29	m/Aviation Academy Trainer	Ethiopian Aviation Academy	Addis Abeba, Flughafen
▣45	2017-01-18	m/Wissenschaftler	Arba Minch University	Bonn
▣46	2017-09-17	m/Aviation Academy Ausbilder	Ethiopian Aviation Academy	Addis Abeba, Flughafen
▣47	2017-09-18	m/Airport Verwaltung Umwelt	Ethiopian Airports Enterprise	Addis Abeba, Flughafen
▣48	2017-09-19	m/Reiseveranstalter	Hotel und Tour Operator	Addis Abeba
▣49	2017-09-23	m/Agrarwirtschaft	Schnittblumenindustrie	Koka Lake

## 11.2 Survey



Welcome to my survey on Addis Ababa Bole International Airport

Herewith I kindly ask for your support:  
For my PhD Research-Project "Addis Ababa Airport and its Impacts on Development – a Hub in Space and Time" I would like to know **which perspective you have on Addis Ababa Bole International Airport**. For this purpose, I have developed this small survey. I am grateful that you are willing to take approx. 10 minutes of your time. Please share with me your opinion and your thoughts. Your answers (both English and Amharic possible) will help me for my Research. Your data is treated confidentially and anonymously and is used exclusively for research purpose.  
በጣም አመክንዮል። Thank you very much!  
Yours sincerely, Felix Guntermann, University of Bonn (Germany), Geography Department

**1. Background Information** *Please tick*

Sex  Female  Male Age \_\_\_\_\_ (Years)

Nationality  Ethiopian  Other: \_\_\_\_\_ Place of Birth \_\_\_\_\_

Job Position  Trainee  Employee Training Programme / Department: \_\_\_\_\_

How long have you been in the Ethiopian Aviation Academy? \_\_\_\_\_ (Year)

**2. Your motivation**

→ Why did you choose to work / be trained at the Ethiopian Aviation Academy?

**3. Your perspective on Addis Ababa Bole International Airport**

→ What does Addis Ababa Bole International Airport mean to you?

→ In which ways does the Airport influence your life / the life of your families?





Welcome to my survey on Addis Ababa Bole International Airport

4. Your challenges

→ Which challenge you are facing in your work / training programme?

5. Open Space

→ Please draw a map of the airport and your most relevant institutions / organizations.

→ If you have any further comments / suggestions please note them down here.

በጣም አመሰግናለሁ Thank you very much!

No.	Sex	Age	Nationality	Job Position	Training Programme / Department
01	m	26	Äthiopien	Auszubildender	Aviation Maintenance Technician
02	w	k.A.	Äthiopien	Mitarbeiter	Avionics Instructor
03	m	31	Äthiopien	Mitarbeiter	Instructor
04	m	k.A.	Äthiopien	k.A.	Aviation Maintenance Technician Instructor
05	m	24	Äthiopien	Auszubildender	Aviation Maintenance Technician
06	m	45	Tansania	Auszubildender	Aviation Maintenance Technician
07	m	25	Äthiopien	Auszubildender	Aviation Maintenance Technician
08	m	26	Äthiopien	Auszubildender	Aviation Maintenance Technician
09	m	31	Äthiopien	Mitarbeiter	Aviation Maintenance Technician Instructor
10	m	k.A.	Äthiopien	Mitarbeiter	Aviation Maintenance Technician Instructor
11	m	68	Äthiopien	Mitarbeiter	Pilot Training School
12	w	47	Äthiopien	Mitarbeiter	Cabin Crew Instructor
13	w	37	Äthiopien	Mitarbeiter	Cabin Crew
14	w	29	Äthiopien	Mitarbeiter	Commercial and Ground Services
15	m	29	Äthiopien	Mitarbeiter	Commercial and Ground Services Marketing
16	m	27	Äthiopien	Mitarbeiter	Commercial and Ground Services Training
17	w	k.A.	Äthiopien	Mitarbeiter	Commercial and Ground Services Training
18	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
19	w	50	Äthiopien	Mitarbeiter	Cabin Crew
20	m	24	Äthiopien	Auszubildender	Pilot Training School
21	m	24	Äthiopien	Auszubildender	k.A.
22	m	24	Äthiopien	Auszubildender	Pilot Training School
23	m	24	Äthiopien	Auszubildender	Pilot Training School
24	m	25	Äthiopien	Auszubildender	Pilot Training School
25	w	24	Äthiopien	Auszubildender	Pilot Training School
26	m	25	Äthiopien	Auszubildender	k.A.
27	m	27	Äthiopien	Auszubildender	k.A.

### 11.3 Begleitende Forschungsaktivitäten

Titel (Veranstalter)	Form	Ort	Datum
Aviation Day Africa (IATA)	Konferenz	Nairobi	23.-24.6.2015
Nationalarchiv des Landes Äthiopien	Archiv	Addis Abeba	15.7.-20.7.2015
Air Transport Services in Ethiopia (AU/UNDP)	Workshop	Addis Abeba, Afrikanische Union	7.9.2015
Anniversary Week (Ethiopian Airlines)	Führung, Besichtigung	Addis Abeba, Bole Airport	14.-18.3.2016
Survey (mit Ethiopian Aviation Academy)	Umfrage	Addis Abeba, Bole Airport	April/Mai 2016
Aviation in Africa (GARS)	Workshop	Bremen, Fachhochschule	30.6.-1.7.2016
Forecasting Air Transport (Airbus, DLR, GARS)	Workshop	Köln, DLR	5.-7.10.2016
21st Air Transport Research Society World Conference	Konferenz	Antwerpen, Universität	5.-8.7.2017
Feedback (mit Ethiopian Aviation Academy)	Workshop	Addis Abeba, Bole Airport	17.9.2017