

# Destination Kabul im Steigflug

Die Luftfahrtbranche entdeckt das Land am Hindukush als attraktives Ziel

Jürgen Clemens

Seitdem die internationalen Sanktionen gegen die staatliche Fluggesellschaft *Ariana Afghan Airways* von 1999 und 2000 nach dem Fall der Talibanregierung im November 2001 aufgehoben wurden, erlebt der zivile Flugverkehr von und nach Kabul einen spürbaren Aufschwung.



Willkommen auf dem Flughafen Kabul (Foto: J. Clemens)

Daß *Ariana* nach dem Krieg im Herbst 2001, in dem die afghanische Luftlinie durch US-Bombardements insgesamt sechs Maschinen verlor, den Flugbetrieb überhaupt wieder aufnehmen konnte, verdankt sie der indischen Regierung. Denn Delhi schenkte *Ariana* als Starthilfe aus der Flotte von *Air India* drei Passagierflugzeuge vom Typ Airbus A 300-B4. Wenig später kamen als Geschenk der US-Regierung noch vier Maschinen vom Typ Boeing B-727 der *American Airlines* hinzu.

Spöttern zum Trotz, die unkten, das indische Airbus-Geschenk habe lediglich die betroffenen Maschinen vor dem Verschrotten bewahrt, symbolisiert diese Geste durchaus die engen Beziehungen, die die indische Regierung zu der neuen afghanischen Administration unterhält. Denn Indien hat zudem die notwendige technische Überholung und Wartung dieser alten Maschinen sowie die Ausbildung des afghanischen Personals übernommen. Inzwischen verfügt *Ariana* in Kabul aber auch über einen eigenen Wartungshangar. Dies berichtete das Fachmagazin *Aero* in der Ausgabe vom Juli diesen Jahres.

## Internationale Flugverbindungen

Als ersten internationalen Zielflughafen steuerte *Ariana* nach dem Neubeginn Delhi an. Bald darauf folgten Flüge in

Nachbarländer und angrenzende Regionen. Direktflüge nach Europa, auch anderer Luftverkehrsgesellschaften, ließen jedoch bis Dezember 2002 auf sich warten. Erst der von diesem Zeitpunkt an angebotene wöchentliche *Ariana*-Flug von Kabul nach Frankfurt, mit Zwischenstopp in Baku beziehungsweise Istanbul, füllte diese Lücke. Zwischenzeitlich wurde den betagten *Ariana*-Jets allerdings die Landung in Frankfurt verweigert, da wohl die Gesellschaft die dort fälligen Flughafengebühren schuldig blieb. Passagiere waren deshalb gezwungen, mit Chartermaschinen nach Istanbul zu fliegen, um dort in die *Ariana*-Flugzeuge in Richtung Kabul umzusteigen.

Mit dem Ziel Frankfurt werden nicht nur die Exil-Afghanen in Deutschland und den Nachbarländern als Kunden erreicht. Auch Mitarbeiter der zahlreichen Hilfsorganisationen reisen teilweise aus Übersee über Frankfurt nach Afghanistan. Somit haben die bisherigen über Dubai, Baku oder Islamabad führenden Flugrouten Konkurrenz erhalten. Allerdings ist es den Mitarbeitern der Vereinten Nationen zumindest im Rahmen von Dienstreisen nicht erlaubt, mit *Ariana* zu fliegen. Aber auch bei Privatreisen mit *Ariana* verlieren UN-Mitarbeiter ihre Versicherungsansprüche, wie einem aktuellen Kabul-Reiseführer zu entnehmen ist. So sind die Geschichten und Gerüchte über Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der *Ariana* ständiges Stadtgespräch in der „internationalen Community“.

Nichtsdestotrotz wurde das *Ariana*-Flugnetz in mehr als eineinhalb Jahren immer weiter gespannt (siehe Tabelle), auch wenn der Umfang der 1970er Jahre immer noch nicht erreicht ist. Neben Flugverbindungen in die Vereinigten Emirate mit Dubai und Sharjah sowie nach Islamabad im benachbarten Pakistan stehen mittlerweile neben Frankfurt auch Moskau, Baku, Dushanbe und Urumqi auf dem regelmäßigen Flugplan. Wegen des weiterhin bestehenden gegenseitigen Überflugverbotes zwischen Indien und Pakistan bietet bislang einzig *Ariana* eine direkte Passagierverbindung zwischen Kabul und Delhi sowie Frachtflüge nach Amritsar in Nordwestindien an. Darüber hinaus befördert *Ariana* jährlich rund 26.000 Pilger zur *Haj* nach Jiddah in Saudi-Arabien.



LTU-Werbung in Kabul (Foto: J. Clemens)

## Mit LTU „zur Disko nach Kabul“

Neben *Ariana* und den regelmäßigen Flügen der Vereinten Nationen nach Dubai und Islamabad ist *Azerbaijan Airlines* mit drei Flügen pro Woche zwischen Baku und Kabul im internationalen Luftverkehr von besonderer Bedeutung. Von Baku aus werden zahlreiche europäische, asiatische und selbst amerikanischen Zielregionen bedient. Daneben fliegt

Die wöchentlichen Direktflüge der Düsseldorf-LTU, ein Charterauftrag eines Reiseunternehmens in Folge des am 21. Mai diesen Jahres abgeschlossenen deutsch-afghanischen Luftverkehrsabkommens, gelten dagegen unter Marktkennern als gescheitert. Denn nach dem mit großem Presseecho verbundenen Jungfernflug am 5. August diesen Jahres - „Zur Disko nach Kabul“, wie der Spiegel titelte (Nr. 33) - wurden bereits mehrfach Flüge ausgesetzt. Aufgrund der gegenüber *Ariana* deutlich höheren Preise

## Abenteuer Ariana

„Ariana war eine wirkliche Erfahrung. (...) Die Gesellschaft ist offensichtlich die richtige Wahl für ein Abenteuer. Der Flug war allerdings sehr angenehm, auch wenn bei den Sicherheitsinstruktionen jeder Hinweis auf die Schwimmwesten fehlte - doch wer braucht bei einem Binnenland wie Afghanistan schon Schwimmwesten? Dann eine sanfte Landung in Kabul mit

einem Abba-Remix im Hintergrund und letztlich eine unkoordinierte Gepäckabfertigung, die geschätzte eineinhalb Stunden dauerte. Fazit: Wer für eine multikulturelle Erfahrung offen ist, der wähle *Ariana*; wer einen engen Zeitplan hat, der sollte es aber besser bleiben lassen.“

*Reiseerinnerungen vom November 2002, frei übersetzt aus Medley/Barrand (2003: 52)*

blieben die bisherigen Flüge häufig sehr leer. Allerdings wirbt die LTU in Kabul weiterhin mit ihrem modernen Fluggerät und dem bisher ersten und einzigen Non-stop-Flug nach Europa um Kunden, wobei auf dem Rückflug jedoch ein Zwischenstopp in Dubai erfolgt, um dort die Besatzung auszuwechseln. Nach Informationen des Magazins *Aero* war dieses Angebot von Beginn an bis Mitte Oktober befristet, um dann den Markt abschätzen zu können. Zudem wird mit Blick auf den kommenden Winter die noch fehlende Einrichtung für den Instrumentenanflug auf dem Kabuler Flughafen als besonderes Risiko genannt.

Jahren auf Kabul, dessen Flughafen mit sowjetischer Unterstützung gebaut wurde. Mehr als 20 weitere *Airports* wurden im Inlandsverkehr angefliegen. *Ariana* flog in dieser Zeit unter anderem nach Herat, Mazar-e Sharif, Kanadahar und Kunduz, während die Regionalfluggesellschaft *Bakhtar Airlines* kleinere Landeplätze, unter anderem im Hochgebirge, bediente. Internationale Ziele der *Ariana* waren in dieser Zeit Tashkent, Amritsar, Delhi, Teheran, Frankfurt, Rom, Paris und London. Unter den wenigen ausländischen Luftlinien verband *Indian Airlines* Kabul mit Neu-Delhi und Amritsar, *Pakistan International* mit

ergänzt wird.

Wiederaufbauarbeiten auf dem Flughafengelände wurden teilweise mit Mitteln der deutschen Entwicklungszusammenarbeit finanziert. Die Bundeswehr ist bislang auch für die Flugsicherung zuständig. Zudem waren umfangreiche Minenräumarbeiten auf dem Flughafengelände erforderlich, die nach Presseberichten noch nicht vollständig abgeschlossen sind.

Afghanische Politiker hoffen auf weitere internationale Unterstützungsmaßnahmen, vor allem auf die Überlassung weiterer Flugzeuge, um sowohl Nordatlantikflüge als auch verstärkt Frachtflüge aufnehmen zu können. Für eine nennenswerte Steigerung über das bisherige Passagieraufkommen hinaus dürfte jedoch die Kapazität des bestehenden Terminals kaum ausreichen.

### Internationale Passagierflüge der Ariana Afghan Airlines

Flugziel	Reisetage
- Dubai	samstags, dienstags
- Sharjah	sonntags, mittwochs
- Delhi	sonntags, mittwochs
- Islamabad	montags
- Moskau, via Baku	montags
- Istanbul	dienstags, freitags
- Teheran	freitags
- Urumqi	dienstags
- Dushanbe	donnerstags
- Frankfurt *	mittwochs

\* mit Tankstopps in Baku bzw. Istanbul

Nach Ariana-Angaben, Kabul, Stand: August 2003

### Geschichte und Pläne der afghanischen Luftfahrt

Die Anfänge des internationalen Flugverkehrs von und nach Kabul gehen bis in die 1920er Jahre mit Flügen nach Taschkent zurück. In den 1950er Jahren gab es sporadische Flugverbindungen der niederländischen KLM zwischen Karachi und Kabul sowie Flüge von Kabul nach Neu-Delhi. Ausgeweitet wurde der internationale Flugverkehr mit der Gründung der *Ariana Afghan Airlines* im Jahr 1955, an der die US-amerikanische *Pan American Airlines* zeitweilig mit rund 49 Prozent beteiligt war. Der internationale Flugverkehr konzentrierte sich in den 1970er

Jahren auf Kabul, dessen Flughafen mit sowjetischer Unterstützung gebaut wurde. Mehr als 20 weitere *Airports* wurden im Inlandsverkehr angefliegen. *Ariana* flog in dieser Zeit unter anderem nach Herat, Mazar-e Sharif, Kanadahar und Kunduz, während die Regionalfluggesellschaft *Bakhtar Airlines* kleinere Landeplätze, unter anderem im Hochgebirge, bediente. Internationale Ziele der *Ariana* waren in dieser Zeit Tashkent, Amritsar, Delhi, Teheran, Frankfurt, Rom, Paris und London. Unter den wenigen ausländischen Luftlinien verband *Indian Airlines* Kabul mit Neu-Delhi und Amritsar, *Pakistan International* mit

Peshawar, *Iranian Airways* mit Teheran sowie *Aeroflot* mit Tashkent und Moskau. In diesem Sommer wurden auf dem internationalen Flughafen Kabuls täglich rund 100 Flugbewegungen registriert, wobei Flüge der Vereinten Nationen, anderer Hilfswerke und vor allem der internationalen Streitkräfte überwiegen. Bislang erfolgt der Anflug auf *Kabul International* einzig im Sichtflug und wiederholt sind Flüge aufgrund schlechter Wetterbedingungen abgesagt oder umgeleitet worden.

Bis November diesen Jahres soll aber ein Instrumentenlandesystem einsatzbereit sein, das bis August 2004 mit weiteren Einrichtungen der Anflugbefuerung

### ► Info-Tipps:

- Aero International*. Das Magazin der Zivilluftfahrt: 7/2003: Ariana Afghan Airlines. Die Schwalbe fliegt wieder, S. 48-49; 9/2003: LTU, Kurs auf Kabul, S. 40-44.
- Crosslines Afghanistan Monitor*, Issue 3, Aug. 2003. Grötzbach, E. (1990): Afghanistan: Eine Geographische Länderkunde. Darmstadt.
- Medley, D. u. J. Barran (2003): *The Survival Guide to Kabul*. Bucks (GB) u. Guilford (USA).
- Nägler, H. u. H. Wittelsberger (1972): *Die Dienstleistungsbereiche*. In: Kraus, W. (Hrsg.): *Afghanistan*, Tübingen.