

*Zur Fussballweltmeisterschaft von 2014 und den Olympischen Spielen von 2016 soll Rios internationaler Flughafen in neuem Glanz erstrahlen*

## Von Kopf bis Fuss modern

TEXT:  
LORENZ WINTER



*Rios internationaler Flughafen soll um ein drittes Terminal erweitert werden, das gegenüber vom Terminal 1 (im Bild vorn) liegen würde*

In fünf Jahren wird Brasilien die Fussball-Weltmeisterschaft („Copa“) beherbergen und zwei Jahre später auch die Olympischen Spiele. Die erfolgreiche Abwicklung solcher sportlichen Großveranstaltungen hängt natürlich nicht zuletzt ab von einem reibungslosen Airport-Betrieb und eben daran haperte es am Zuckerhut in der Vergangenheit. Vor zehn Jahren strich das IOK nach einem Kontrollbesuch Rio noch kurzerhand von der Kandidatenliste für die Olympiade 2004, und im vorigen Sommer verlegte Sérgio Cabral, der Gouverneur des Bundeslandes, nach einer Inspektion verschiedener europäischer Anlagen den heimischen Airport mit einem „fünftklassigen Busbahnhof“: klemmende Rolltreppen und Laufbänder, verschmutzte Toiletten, blinde Fenster, spärliche Beleuchtung, verödete Restaurants und Geschäfte, prekäre Anzeigesysteme und fehlende Parkplätze, schleppende Ein- und Ausreiseverfahren sowie häufige Verspätungen. Angesichts solcher Zustände wage er den Namen des Airports eigentlich gar nicht auszusprechen, scherzte Cabral einmal vor einem Publikum prominenter Unternehmer der Stadt.

Nun, offiziell heisst der im Januar 1977 eröffnete Flughafen heute „Antonio Carlos (Tom) Jobim“ nach

dem populären Sänger und Liedermacher. Der Volksmund blieb jedoch bei der Kurzbezeichnung „Galeão“ (Winkelhaken) wegen der Anordnung der beiden Startbahnen: die kürzere (mit 3 200 Metern Länge) liegt vor den beiden halbkreisförmigen Terminals, die längere (mit 4.000 Metern) schräg hinter ihnen.

Bereits zum Umweltschutz-Gipfel ECO 92 wurde das ältere Terminal (T1) modernisiert und 1998 ging das T2 in Teilbetrieb – seinerzeit vor allem für den Inlandsverkehr bestimmt. Seit dem positiven „Copa“-Entscheid renoviert und erweitert die Betreiber-Gesellschaft Infraero den Gesamtkomplex bereits für gut 200 Millionen Euro, um seine Kapazität von derzeit 15 auf 20 Millionen Passagiere jährlich zu steigern. Dabei soll bis März 2010 zunächst das T2 fertiggestellt und auf seine ursprünglich vorgesehene Gesamtfläche von 120 000 Quadratmetern gebracht werden. Noch bis Dezember nächsten Jahres dauert die schon in Gang befindliche Modernisierung des T1 mit seinen 160 000 Quadratmetern. Es bekommt im Zuge der Aktion neue Toiletten, ferner werden Böden und Deckenverkleidung einschliesslich der sichtbaren Querbalken ausgetauscht. Dabei

weicht die bisherige, allerdings verblasste „tropikale“ Farbenpracht nun einheitlichem Silberglanz. Aufzüge, Rolltreppen und Laufbänder sollen zur „Copa“ wieder reibungslos funktionieren. Die Decke der beiden Start- und Landebahnen wurde bereits instand gesetzt.

Wer letzthin in Rio landete, umstieg oder von dort abflog, konnte zudem schon die modernen elektronischen Anzeigetafeln bewundern, die wie auf vielen anderen Airports der Welt nicht nur Airline, Flugnummer, Destination/Herkunft und Abflug/Ankunftszeit nennen, sondern auch die jeweilige Position der Maschine melden: „angedockt“, „Vorfeld“, „beim Start“, „im Landeanflug“ usw. Seit vorigem Januar existiert auf dem „Galeão“ ferner eine neue Pistenbefeuerung und zwei der 23 Gates des Flughafens sind auf die Ankunft des Airbus A-380 vorbereitet – eine weitere Abstellposition für den Grossraumjet gibt es auf dem Vorfeld der längeren Startbahn. Bis 2025 werden nach dem heutigen Planungsstand 35 Millionen Passagiere pro Jahr erwartet, weshalb die Kapazität des „Galeão“ durch den Bau eines weiteren Terminals aufgestockt werden soll: T3 würde gegenüber von T1 liegen und ab 2018 den Teilbetrieb aufnehmen.

Der „Galeão“ gehört seit 1987 wie sechs weitere grosse brasilianische Airports (darunter Brasilia, Sao Paulo und Belo Horizonte) zum Verantwortungsbereich der Infraero. Insgesamt umfasst deren Flughafenpark heute 67 Anlagen (darunter Dutzende von Zwergpisten), wobei die rentablen Betriebe die weniger einträglichen subventionieren. Der „Galeão“ selber setzte 2008 etwa 118 Millionen Euro um und erzielte einen Betriebsgewinn (vor Investitionen) von rund 8 Millionen. Netto waren es knapp 0,8 Millionen; im Jahr zuvor gab es noch einen geringen Verlust.

Seit Herbst 2008 steht der „Galeão“ eigentlich zur Privatisierung an. Danach wurde es um das Vorhaben jedoch ziemlich still. Denn der Airport befindet sich nicht nur zu 100 Prozent in öffentlichem Besitz. Vielmehr ist seine Betreiber-Gesellschaft Infraero auch dem brasilianischen Verteidigungsministerium nachgeordnet und die Luftwaffe des Landes vom Gedanken einer Konzessionsvergabe an Private oder gar an Auslands-Unternehmen wenig angetan. Den Militärs war es ohnehin schon ein Dorn im Auge, dass die politischen Parteien Brasiliens in den Vorjahren Dutzende von mehr oder minder prominenten Mitgliedern auf einträgliche Druckposten bei der Infraero hievt. Die Luftwaffe machte diese Personalpolitik auch verantwortlich für das Chaos, das zwischen Weihnachten 2007 und Ostern 2008 (in Brasilien die Hauptferienzeit) auf den Flughäfen des Landes herrschte. Der Chef der Infraero, Brigadegeneral Cleonilson Nicácio Silva, tauschte mittlerweile die meisten der politischen Beamten wieder gegen Militärs aus, weshalb sich Präsident

Lulas Privatisierungsvorhaben wohl noch etwas gedulden muss.

20 Airlines (davon 16 mit Auslandsrouten) steuern heute den Flughafen von Rio an und bedienen von dort aus 31 nationale und 19 internationale Destinationen in 14 Ländern. Ferner reisen schätzungsweise 40 Prozent aller ausländischen Fluggäste über Rio nach Brasilien ein und nutzen folglich den „Galeão“ als Pforte. Dennoch hat sich der Flughafen bis heute nicht voll und ganz zum Drehkreuz entwickelt, weil die größeren Länder Südamerikas über eigene Airlines verfügen, die oft direkt nach Nordamerika, Europa und Asien fliegen. Auslandsgäste wiederum können mit „ihrer“ Airline wahlweise in Rio oder Sao Paulo landen, um dort auf Inlandsflüge umzusteigen, und Brasilianer haben bei Flügen über die Landesgrenze hinweg ebenso die Möglichkeit, auf einem der beiden rivalisierenden Flughäfen in den Langstrecken-Jet zu wechseln. Deshalb besitzt Rio keine Alleinstellung, aber immerhin macht der Anteil der „Umsteiger“ dort jetzt etwa ein Fünftel vom gesamten Passagieraufkommen des Airports aus.

Ausserhalb des Hauptberufsverkehrs am Zuckerhut gelangen die „incoming passengers“ heute mit dem Taxi über die Stadtautobahn „Linha Vermelha“ (Rote Linie) ziemlich rasch und bequem ins Zentrum und nach Copacabana, Ipanema und Leblon; für einen eventuellen Weiterflug ab dem „Luftbrücken“-Airport „Santos Dumont“ steht ihnen am „Galeão“ ausserdem ein Pendelbus zur Verfügung. Dennoch gilt der fehlende S- oder U-Bahn-Anschluss des internationalen Airports bisher als einer sei-

ner Hauptmängel. Zwar existiert das Projekt einer 11 Kilometer langen Abzweigstrecke vom Stadtteil Bonsucesso auf die sog. Gouverneurs-Insel in der Hafengebucht von Rio, die auch den „Galeão“ bedienen könnte. Doch das Vorhaben wird auf mindestens 240 Millionen Euro Baukosten veranschlagt und müsste schon in den nächsten Monaten gestartet werden, wenn es die Deadline der „Copa 2014“ schaffen soll.

Stört viele Fluggäste die lückenhafte Verkehrsanbindung des „Galeão“, so ist der Flughafen von Rio bei den Airlines unbeliebt wegen seiner hohen Treibstoffkosten, verursacht durch eine „Kerosin-Steuer“, die sich einer von Gouverneur Cabrals Amtsvorgängern einfallen liess. Viele Gesellschaften kehrten Rio daraufhin den Rücken und der Airport blieb jahrelang unausgelastet, bis ihn ein neuer politischer Kniff halbwegs wiederbelebte: das Verbot, vom benachbarten „Santos Dumont“ aus andere Strecken als die Luftbrücke nach Sao Paulo zu bedienen. Auch heute noch landet aber zum Beispiel die Lufthansa nicht mehr in Rio, weil es für die Kranichlinie anscheinend interessanter ist, Geschäftsleute in die Wirtschaftsmetropole Sao Paulo zu bringen als Touristen an den Zuckerhut. Jumbo-Piloten schliesslich landen ungern auf dem „Galeão“, weil die zentrale Müllkippe von Rio unweit der beiden Startbahnen liegt und Geierschwärme nährt, die den Luftraum verunsichern. Gegen teures Flugbenzin und furchtlose Aasvögel ist aber auch die oft gescholtene Infraero ausnahmsweise machtlos: Da müsste ihr zur „Copa“ und zur Olympiade schon die Politik unter die Flügel greifen. ■



*Einheitlicher Silbreglanz ersetzt  
in den Terminals künftig die  
verwitterte "tropikale" Farbenpracht*