

Großereignis als Entwicklungspolitik?

Kapstadts Bilanz 16 Jahre nach der WM

Daniel Ghassemi, 29.07.2026



Einleitung

Am Donnerstag, den 11. Juni war es so weit: Beim Auftaktspiel der Fußballweltmeisterschaft 2026 in den USA, Kanada und Mexiko traf die Gastgebernation Mexiko im Aztekenstadion Mexico Citys auf die Nationalelf Südafrikas. Wahren Fußballfans wird dieses Szenario wie ein Déjà-vu vorkommen sein. Während das diesjährige Aufeinandertreffen das Eröffnungsspiel der Weltmeisterschaft mit den meisten Teilnehmernationen jemals darstellte, war jene Begegnung vor 16 Jahren auch der Auftakt der ersten Weltmeisterschaft auf afrikanischem Boden: der WM 2010 in Südafrika. Eine ganze Weile ist diese nun her, dennoch wird vielen dieses historische Event in Erinnerung bleiben; nicht zuletzt aufgrund des geschichtsträchtigen 1:0 durch Siphiwe Tshabalala, welcher vor den Augen der Welt für die „Bafana Bafana“ („die Jungs“, Spitzname der südafrikanischen Fußball-Herrennationalmannschaft) das erste WM-Tor auf afrikanischem Boden erzielte und damit den Startschuss für einen stimmungsgeladenen und Vuvuzela-untermalten WM-Sommer abgab.

Anders als in der diesjährigen Niederlage im Auftaktspiel gingen die Erwartungen 2010 weit über die sportliche Ebene hinaus und offenbarten die Hoffnungen Südafrikas, auch langfristig von den Investitionen für das Großereignis profitieren zu können. In Vorbereitung auf das Turnier wurde in den Austragungsorten neben neu errichteten Stadien wie dem Green Point Stadion in Kapstadt, auch in die öffentliche Infrastruktur, wie dem Straßennetz und Schienenverkehr investiert. Die Investitionen in der Vorbereitung auf die WM beliefen sich laut dem jährlichen Bericht der Stadt Kapstadt 2009/2010 dabei auf umgerechnet etwa 650 Millionen Euro, von denen rund 230 Millionen Euro in das Green Point Stadion und etwa 30 Millionen Euro in den Umbau des Green Point Urban Park flossen. 16 Millionen Euro wurden für die Errichtung von Brücken und Straßen im Stadtzentrum genutzt, um eine bessere Zirkulation um das Stadion und um das Zentrum zu ermöglichen. Auch der Integrated Rapid Transit und die MyCiTi-Busverbindungen wurden mit rund €68 Millionen substantiell gefördert.¹

Doch was bleibt heute, 16 Jahre später, von der neuen Infrastruktur? Konnte die Weltmeisterschaft als Großveranstaltung mit internationaler Tragkraft als Chance für Kapstadt und die Investitionen in die Infrastruktur langfristig für die Stadtentwicklung genutzt werden oder blieb das Momentum aus? Inwiefern können Erfolge oder deren Grenzen auf die politische Steuerung zurückgeführt werden?

Die WM als politisches Entwicklungsprojekt

Neben der sportlichen Komponente spielt bei der Austragung einer Weltmeisterschaft auch die politische eine wesentliche Rolle, um den Rahmen für ein Ereignis dieser Größe zu schaffen. Die WM war zwar ein globales Sportereignis, vor allem wurde sie jedoch zu einem historischen Symbol, das zeigen sollte, dass auch Afrika in der Lage ist, Großveranstaltungen erfolgreich zu organisieren.²

Die Ziele des Projekts konnten dabei auf zwei Punkte heruntergebrochen werden: die Innere Entwicklung und die Außenwirkung. Nicht nur sollte Südafrika von den Investitionen und dem Tourismus profitieren, um eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen; auch sollte sich die Wahrnehmung Afrikas weltweit ändern. Mit ambitionierten politischen Zielen eiferte man der WM entgegen. So wollte Südafrika bis 2010 zehn Stadien auf Weltklasse-Niveau bereitstellen³ und auch das marode Transportsystem sollte pünktlich zum Turnierbeginn das „Weltklasse“-Siegel

¹ City of Cape Town: *Annual Report 2009/10*. Kapstadt 2010. Online verfügbar unter: <https://resource.capetown.gov.za/documentcentre/Documents/City%20research%20reports%20and%20review/AnnualReport0910.pdf> (abgerufen am 15.07.2026).

² **DIE ZEIT** (2010): *Entwicklungspolitik: Warum Südafrika einen Preis bekommen sollte*. Online verfügbar unter: <https://www.zeit.de/politik/ausland/2010-06/suedafrika-risiko-wm> (abgerufen am 29.06.2026).

³ **STERN.de** (2010): *WM 2010: Stadionbau „Made in Germany“*. Online verfügbar unter: <https://www.stern.de> (abgerufen am 29.06.2026).

bekommen.⁴ Rechnungen zufolge beliefen sich die zahlreichen staatlichen und privaten Investitionen für das Event und dessen nachhaltige Entwicklung zusammen auf 33-50 Milliarden Rand, was heute etwa 1,6-2,6 Milliarden Euro entspricht.⁵ Anderen Schätzungen zufolge beliefen sich die stetig steigenden Ausgaben für den Neubau oder der Modernisierung von Verkehr und Stadien final eher auf umgerechnet 4 Milliarden Euro. Auch wenn die verbesserte Verkehrsinfrastruktur laut dem ehemaligen Justizminister Jeff Radebe als das „größte Vermächtnis der WM“ dargestellt wurde, sollte die WM auch für eine gemeinsame nationale Identität sorgen und vor allen Dingen rund 129.000 neue Jobs kreieren, was sich positiv auf BIP und Steuereinnahmen auswirke.⁴

Mit den Milliardeninvestitionen für die innere Entwicklung Südafrikas und dem Versuch die externe Wahrnehmung Afrikas zu verändern, war die WM 2010 weniger ein Sportereignis als durchaus ein staatliches Infrastruktur- und Modernisierungsprojekt.

Kapstadt als Fallbeispiel

Ein besonderer Blick gilt dabei Kapstadt, als Fallbeispiel dieser Analyse. Die Millionenmetropole Kapstadt in der Provinz Westkap, als einer von neun Austragungsorten der WM 2010, baute eigens für die Veranstaltung das bekannte Green Point Stadion, welches bis heute das Stadtbild prägt und Platz für bis zu 68.000 Zuschauer bietet. Kostenpunkt: etwa 220 Millionen Euro.⁶ Doch neben dem Stadion ist die Bilanz der erfolgreichen und nachhaltigen Investitionen in die Infrastruktur und deren Grenzen für langfristige Nutzen ein durchmisches Bild.

Durchaus erfolgreiche Investitionen mit einem langfristigen Nutzen stellte etwa die Sanierung des Flughafens sowie der Straßen und Schienen dar, was zu verbesserten Verkehrsverbindungen in die Stadt auch nach der WM führte.⁷ Vor allem im Bereich Verkehr waren die Probleme bereits im Vorfeld vielschichtig. Die räumliche und soziale Segregation Südafrikas aus Zeiten der Apartheid hat bis heute Folgen für die Bewohnerinnen und Bewohner. So müssen beispielsweise Bevölkerungsschichten eines weniger wohlhabenden sozioökonomischen Hintergrunds aus den Stadträndern, um ins Zentrum zu gelangen, längere Strecken in einem nicht adäquat ausgebautem Nahverkehrsnetz überbrücken. Auch bei Verkehrstoten offenbarte sich ein Problem: Jeden Tag starben stand 2010 laut WHO etwa 45 Menschen auf den 75.000 Kilometern

⁴ „**WM 2010: Straßen der Hoffnung**“. Online verfügbar unter: <https://www.tagesspiegel.de/sport/strassen-der-hoffnung-1509220.html> (abgerufen am 29.06.2026).

⁵ **fairunterwegs** (2010): *WM 2010 in Südafrika – Erwartungen und Realitäten*. Online verfügbar unter: <https://fairunterwegs.org/wm-2010-in-suedafrika-erwartungen-und-realitaeten/> (abgerufen am 29.06.2026).

⁶ **Kapstadt.de** (o. J.): *Green Point Stadion*. Online verfügbar unter: <https://www.kapstadt.de/lifestyle/sport/fussball/green-point-stadion> (abgerufen am 29.06.2026).

⁷ **Südafrikanische Botschaft in der Bundesrepublik Deutschland** (2010): *FIFA WM 2010*. Online verfügbar unter: <https://www.suedafrika.org/archiv/fifa-wm-2010/fifa-wm-2010> (abgerufen am 29.06.2026).

Straße des Landes. Während die wohlhabenderen Menschen laut dem offiziellen Road Condition Report zumeist mit dem Auto fahren, waren viele noch immer auf den maroden ÖPNV oder überlastete Kleinbusunternehmen angewiesen, was im Zuge der Weltmeisterschaft starke Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr unerlässlich machte. Hauptsächlich sollten Unfälle, insbesondere mit Fußgängern und Fahrradfahrern verhindert werden, indem die generelle Straßensicherheit erhöht wurde. Im Zuge dessen sollte vor allem die Zahl der Fahrzeuge gesenkt und ein regulierteres Fahrverhalten etabliert werden. Auch die bessere Beleuchtung und Inbetriebnahme der Haltestellen sollte die Kriminalitätsrate an öffentlichen Verkehrskorridoren senken. Auch sollte mehr Nachhaltigkeit durch die Reduktion der Fahrzeuge und dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs gewährleistet werden. Langfristig sollte eine Senkung der verkehrsbedingten CO²-Emissionen erzielt werden. In Kapstadt wurde so ein regionales und ganzheitliches Bussystem mit dem Namen MyCiTi aufgebaut, welches damals insgesamt 43 Volvo-Busse umfasste und dank separater Busspuren durch die Stadt ein schnelles Vorankommen gewährleistete. Auch wurde eine Busverbindung zum Flughafen eröffnet. Die Haltestellen wurden mit Überwachungskameras, einem Wachdienst und einem elektronischen Informationssystem ausgestattet, was für einen sicheren und reibungslosen Ablauf sorgen sollte.⁸ Während dieses Bussystem den internationalen Standards entsprach, wurde dennoch mit einem hohen Betriebsdefizit von etwa 68 Millionen Euro jährlich gerechnet. Dies lag vor allem an den niedrigen Fahrgastzahlen zu Beginn, hohen Betriebskosten bei langen Fahrtstrecken in und um die Stadt, sowie einem sozial gestalteten Tarif mit erschwinglichen Preisen für alle Bevölkerungsschichten. Gerade für Touristen konnte Kapstadt in Sachen Sichtbarkeit und Image punkten, als neues Ziel für internationale Touristen, das Kapstadt als afrikanische Metropole dynamisch und jenseits von Armut zeigt. Im Laufe des Turniers rechnete man mit 350.000 – 450.000 Fußball-Touristen und damit rund 10 Milliarden Rand (€525.000) mehr für die südafrikanischen Kassen, Kapstadt dabei als Top-Destination. Tatsächlich lag die Zahl am Ende laut dem Department of Tourism etwas niedriger, bei etwa 309.000 Touristen in Kapstadt und Ausgaben von etwa 3,64 Milliarden Rand (€190.000). Dennoch ein Plus, wie Liz Krüger, General Managerin des Sanlap Cape Town Marathon und Expertin bei der Organisation von sogenannten „Major Events“ in unserem Anfang Juli 2026 durchgeführten Expertengespräch betont. Solche Effekte seien schwer zu messen, doch eine verbesserte internationale Wahrnehmung Kapstadts als Tourismusziel sei als langfristige Wirkung zu erkennen.

Begrenzte Effekte ließen sich gerade in den hohen Baukosten der Stadien verzeichnen. Allein der Bau des Green Point Stadions verschlang etwa 550 Millionen Euro. Noch heute

⁸ **Zukunft Mobilität** (2014): *Wie die Weltmeisterschaft Südafrikas ÖPNV-Netze verbesserte*. Online verfügbar unter: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/1471/analyse/wie-die-weltmeisterschaft-suedafrikas-oepnv-netze-verbesserte/> (abgerufen am 29.06.2026).

belaufen sich die jährlichen Unterhaltskosten auf etwa 437.000 Euro, bei Einnahmen von lediglich 580.000 Euro.⁹ Auch die begrenzte Nutzung nach der WM stellte ein Problem dar. Bei einer Kapazität von fast 70.000 besuchten regelmäßig im Schnitt nur etwa 8.000-9.000 Zuschauer das Stadion.¹⁰ Trotz des Versuchs, die Arena als Veranstaltungsort für Konzerte zu nutzen, blieben die hohen Unterhaltskosten. Zusammenfassend blieb und bleibt eine Belastung für die Steuerzahler.¹¹ Liz Krüger unterscheidet bei Event-Infrastruktur zwischen permanenter und temporärer Infrastruktur. Das zur Hälfte im Besitz der Stadt liegende, inzwischen „DHL Stadium“ getaufte Stadion sei ein Beispiel für einen nicht nachhaltigen „White Elephant“; ein Begriff der inzwischen hauptsächlich für Bauwerke ohne nennenswerte Funktion und hohe Kosten genutzt wird. Nach langem Mischnutzen mit Rugby- und Fußballclubs wird das Stadion seit 2020 primär neben Spielen der lokalen Rugbymannschaft Stormers auch für internationale Rugbyspiele sowie die Expo des Cape Town Marathon genutzt. Dennoch verursachen die Nachwirkungen, wie die geringe Inbetriebnahme und weitere Instandhaltung der Stadien große Opportunitätskosten.

Auch das Versprechen der neu geschaffenen Arbeitsplätze konnte nicht gehalten werden. Das erhoffte wirtschaftliche Wachstum erfolgte lediglich in der Zeit des Stadienbaus; größter Profiteur blieb neben den großen Bauunternehmen die FIFA.¹²

Was bleibt ist ein Zwiespalt der Investitionen zwischen Entwicklungsinstrument und Prestigeprojekten in Kapstadt. Während Infrastrukturinvestitionen in bestehende Stadtentwicklungsziele, wie etwa dem Flughafen oder dem Verkehr und ÖPNV und der Parks in der Umgebung einen nachhaltigen Nutzen für die Stadt bieten, hat die Infrastruktur, die primär für das Event geschaffen wurde, keinen großen langfristigen Nutzen. Die WM-induzierten Investitionen adressierten so nicht die bestehenden Herausforderungen der südafrikanischen Städte und bestehenden Probleme Kapstadts konnten nicht aufgelöst werden. Obwohl die Stadt von der Infrastruktur, einem neuen Image und dem Tourismus profitieren konnte, blieb die Kritik an dem teuren, leeren Stadion, Steuerdefiziten und der weiterhin herrschenden räumlichen Segregation und

⁹ **SRF** (2010): *Fußballstadien – die Geldschlucker Südafrikas*. Online verfügbar unter: <https://www.srf.ch/news/wirtschaft/wirtschaft-fussballstadien-die-geldschlucker-suedafrikas> (abgerufen am 29.06.2026).

¹⁰ **„Leere WM-Stadien“**. Online verfügbar unter: <https://www.dw.com/de/leere-wm-stadien-in-s%C3%BCdafrika/a-16410721> (abgerufen am 29.06.2026).

¹¹ **Dixon, Robyn**. „Taxpayers had to fork out more for renamed Cape Town Stadium.“ *IOL / Cape Times*, 29. September 2021. Online verfügbar unter: <https://www.iol.co.za/capetimes/news/2021-09-30-taxpayers-had-to-fork-out-more-for-renamed-cape-town-stadium/> (abgerufen a, 20.07.2026)

¹² **stickerpoint.de** (o. J.): *Fußball WM 2010 Südafrika*. Online verfügbar unter: <https://www.stickerpoint.de/fussball/wm-2010.php> (abgerufen am 29.06.2026).

dem Versuch, diese zu verbergen.¹³ Für die WM 2010 gilt daher beides. Sie war sowohl ein langfristiges Entwicklungsinstrument, als auch ein teures Prestigeprojekt.

Politische Lehren

Als erste Weltmeisterschaft auf afrikanischem Boden war die WM 2010 ein ambitioniertes Großprojekt, das Gewinner und Verlierer hervorbrachte. Welche politischen Lehren lassen sich also aus der Entwicklung der Infrastruktur in Kapstadt ziehen?

Der erste wesentliche Punkt beläuft sich in der Erkenntnis, dass **Großereignisse keine langfristige Stadtentwicklung ersetzen**. Während gewisse Prozesse im Zuge der WM beschleunigt wurden, bleibt die Realität in anderen Bereichen fern der Erwartungen. Eine erhoffte Lösung von Problemen der Wohnungsnot und der Fragmentierung von Stadtlandschaften trat nicht ein, stattdessen führte die WM eher dazu, die bestehenden Hütten der informellen Siedlungen in Touristenzonen zu verbergen.¹⁴ Die Armutszonen, sogenannten Townships, wie etwa Khayelitsha oder Langa blieben weiterhin segregiert und es kam kaum zu dauerhaften Verbesserungen. Trotz des Erfolgs im Tourismus blieb eine umfassende soziale Entwicklung aus. Auch im Zuge von Wohnungsbauprogrammen kam es statt langfristiger Lösungen eher zu kosmetischen Renovierungen. **Ein Großevent wie die Austragung einer Fußballweltmeisterschaft beschleunigt also einige Projekte, löst aber keine strukturellen Probleme** wie Wohnungsnot, Ungleichheit und Segregation.

Eine weitere Lehre betrifft die Effektivität des Investitionsvolumens. Während in Kapstadt mit der Implementierung des MyCiTi-Schnellbussystems und der Sanierung der Straßen und des Flughafens als Ergebnis staatlicher Investitionen Erfolge erzielt werden konnten, blieben Fehler wie die teure Errichtung des Stadions ohne langfristige Nachnutzungskonzepte und hohen Betriebskosten. Auch wenn die wirtschaftlichen und infrastrukturellen Erfolge räumlich und zeitlich begrenzt waren, konnte Kapstadt neben den südafrikanischen Corporate-Governance-Berichten („King Reports“) als eine der ersten Städte mit einem Good Governance Konzept Maßnahmen präsentieren¹⁵. Auch hatte Kapstadt als einziger WM-Austragungsort einen Nachhaltigkeitsplan („Green Goal Action Plan“)¹⁶, welcher als Umweltprojekt dennoch keine soziale Entwicklung förderte. Auch bei Milliardenprojekten gilt also, dass **ein durchdachter Governance-Ansatz**

¹³ „Exklusionsmaschine Kapstadt“. Online verfügbar unter: <https://archiv.labournet.de/internationales/suedafrika/khan.pdf> (abgerufen am 29.06.2026).

¹⁴ „Stadtentwicklung in Südafrika 2010 im Zeichen der Fußball-Weltmeisterschaft.“ In: Geographische Rundschau, 62 (2010) 6, S. 36-43 (abgerufen am 29.06.2026).

¹⁵ Invest Cape Town (o. J.): *Good Governance | Investment Growth*. Online verfügbar unter: <https://www.investcapetown.com/why-cape-town/business-essentials/good-governance/> (abgerufen am 29.06.2026).

¹⁶ Konrad-Adenauer-Stiftung (2010): *WM 2010 – „Green Goal Action Plan“ für Kapstadt*. Online verfügbar unter: <https://www.kas.de/de/statische-inhalte-detail/-/content/wm-2010-green-goal-action-plan-fuer-kapstadt> (abgerufen am 29.06.2026).

wichtiger ist als das reine Investitionsvolumen. Das MyCiTi-Bussystem funktionierte, weil es eine Strategie gab; die Stadien scheiterten aufgrund von fehlenden Nachnutzungskonzepten. Schon Haferburg und Steinbringk fassten so für die WM zusammen, "Mega-Events im globalen Süden zeigen spezifische Governance-Challenges, die Investitionsvolumen übersteigen".¹⁷ Generell besteht der Wunsch nach einer engeren Zusammenarbeit mit den Behörden, einer einfacheren Kommunikation und weniger wechselnde regulatorische Anforderungen. Eine stärkere Unterstützung sowie ein lösungsorientierter Ansatz, beispielsweise durch ein spezielles Komitee für Großveranstaltungen, könnten sowohl der Stadt als auch den Veranstaltern und der Bevölkerung zugutekommen.

Die dritte Lehre lautet folglich: **Erfolgreiche Infrastruktur entsteht dort, wo bestehende Entwicklungsstrategien unterstützt werden.** Für Kapstadt konnten die dauerhaften Verbesserungen, wie das weiterhin betriebene Schnellbussystem oder das Schienensystem MTS auf die staatlichen Stadtentwicklungsprogramme zurückgeführt werden. Für die Grenzen der Erfolge in Kapstadt kann ein Fehlen von langfristigen Stadtentwicklungskonzepten etwa für die Stadien, Townships und den Wohnbau verantwortlich gemacht werden.

Auch wenn wir im Jahr 2026 für eine WM eher nach Mexiko, die USA und Kanada schauen, blieb die FIFA-Weltmeisterschaft 2010 als erste WM Afrikas nicht ohne langfristige Folgen und Erkenntnisse für das Land bzw. Kapstadt als einer der Austragungsorte. Womöglich hatte Minister Jeff Radebe Recht und die verbesserte Verkehrsinfrastruktur ist das größte Vermächtnis des Turniers. Andere zeigen auf den prominenten „White Elephant“, welches als DHL-Stadion bis heute viele Postkarten der Strandpromenade schmückt. Viel wichtiger jedoch sind die Lehren, welche so ein Turnier hervorgebracht hat. Auch wenn die erneute Austragung auf solch eine Art und Weise unwahrscheinlich ist, kann die Stadt sich jetzt auf eine funktionstüchtigere Infrastruktur stützen und aus der Veranstaltung Erkenntnisgewinne hinsichtlich der Rolle von Planung und politischer Verantwortung ziehen.

So stößt die „Bafana Bafana“ 16 Jahre später in ihrem historischen Erreichen der KO-Runde bei der diesjährigen Weltmeisterschaft weiterhin auf Begeisterung und steht so sinnbildlich für den Fortschritt in Südafrika. Nur wer mutig Fortschritt wagt und aus Fehlern lernt, kann auch in Zukunft auf Verbesserung hoffen. Für eine weitere WM auf afrikanischem Boden sind die Weichen gestellt.

¹⁷ **Haferburg, Christoph & Steinbrink, Malte (Hrsg.)** (2011): *Mega-Event und Stadtentwicklung im globalen Süden. Die Fußballweltmeisterschaft 2010 und ihre Impulse für Südafrika*. Frankfurt am Main: Brandes & Apsel. Online verfügbar unter: <https://www.gbv.de/dms/zbw/616412770.pdf> (abgerufen am 29.06.2026).

Über den Autor

Daniel Ghassemi war im Zeitraum Juni bis Juli 2026 in Kapstadt für das Länderprojekt Südafrika der Konrad-Adenauer-Stiftung als Forschungsassistent tätig. Nach dem Abschluss des Zwei-Fach-Bachelors in den Fächern Politik- und Kommunikationswissenschaft an der Otto-Friedrich-Universität in Bamberg vollendet er derzeit sein Masterstudium in Politikwissenschaft: Regieren und Partizipation. Neben dem Studium sammelte er praktische Erfahrung in den Bereichen der politischen Bildung, Journalismus sowie Marketing und Öffentlichkeitsarbeit.