

Thierstein, Alain; Dross, Michael: Zukunft und Rolle von Flughäfen. Erschienen In: Umriss. Zeitschrift für Baukultur, 10 Jg., H. 4/5 2010, S. 10-13

Zukunft und Rolle von Flughäfen

Alain Thierstein, Michael Dross

Ursprünglich bedeutete Fliegen der Traum des Menschen. Ende des 19. Jahrhunderts wurde Fliegen möglich, stand für Abenteuer, Wagemut, später für technischen Fortschritt und Luxus. Flugfelder lagen ausserhalb der Siedlungen, aber Corbusiers Vision für Paris sah den Flugplatz im Herzen der Stadt. Fliegen ist heute *easy* und *low-budget*, die Flughäfen sind wieder am Rande der Städte, stehen aber im Herzen unserer Oekonomie und Gesellschaft.

Fliegen ist kein Selbstzweck mehr, sondern stellt im ökonomischen Sinne eine abgeleitete Nachfrage dar. Zwei Nutzerkategorien generieren das Passagieraufkommen: Touristen und Geschäftsreisende. Für beide Kategorien werden auch in den nächsten Jahrzehnten Zuwächse vorausgesehen. Die Vernetzung der Welt durch das Internet läßt das Bedürfnis gar wachsen, Destinationen selber zu erfahren. Für viele Flughäfen sind Touristen ein wichtiger Umsatzbringer. Flughäfen wie Barcelona oder Berlin werden vor allem in Punkt zu Punkt Verbindungen angeflogen, weil die damit verbundene Destination dem Interesse des Reisenden gilt. Die olympischen Sommerspiele 1992 in Barcelona haben diese bis dahin abseits gelegene Destination ins internationale Rampenlicht der Tour Operators gebracht. Die Zusammensetzung der Passagiere hat sich seither radikal verändert. Vor den Spielen bildeten Geschäftsleute 70 Prozent des Aufkommens, nach den Spielen war das Verhältnis umgedreht. Bei wachsendem Passagiervolumen machen Touristen 70 Prozent der Besucher Barcelonas aus.

Im Zentrum dieses Beitrages steht allerdings die Funktion von Drehscheiben-Flughäfen für die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und die damit verbundene räumliche Entwicklungsdynamik. Der Blick gilt dabei Europa, das durch eine dichte räumliche Nutzung und ihre Tradition der Entwicklung der Verkehrsträger zu einer Struktur gelangt ist, die sich deutlich von Nordamerika und Südostasien unterscheidet – auch wenn die zugrunde liegenden Entwicklungstreiber globale Wirkung entfalten.

Flughäfen gelten heute als internationale Netzwerkinfrastruktur. Insbesondere die Drehscheiben wie Frankfurt und München – 47 Prozent der etwa 170 Millionen Flugpassagiere in Deutschland – produzieren durch ihre Netzgebundenheit ihre Leistungen über raumübergreifende, komplex verzweigte Transport- und Logistiksysteme für Güter, Personen oder Information. Flughafenstandorte sind heute nicht mehr als Punktgrößen zu begreifen. Die Ausdrücke „Airport City“ und „Airport Region“ deuten auf diese neue, ausgreifende Realität von ursprünglich als rein materielle Infrastruktur verstandenen Anlagen hin. Flughäfen sind heute Standorte, die wie Städte, Regionen oder ganze Nationen in einem übergeordneten Beziehungsnetz und damit einem Standortwettbewerb stehen.

Kein Zufall, daß jene international ausgerichteten Großflughäfen, die damit Teil eines globalen Systems sind, gleichzeitig in Großregionen liegen, die sich heute als ‚Mega-City Regions‘ heraus bilden. Solche Drehscheiben-Flughäfen spannen Räume auf, welche die Motoren und wichtigsten Akteure der ökonomischen Entwicklung ebenso umfassen wie den Lebensraum, in dem die vom Flughafen evozierten Belastungen, wie etwa Flug- und Straßenlärm, auftreten. ‚Airport Regions‘ können territorial nicht genau eingegrenzt werden, ihre funktionale Ausprägung steht im Vordergrund.

Zentrales Zukunftsthema ist der Zusammenhang zwischen Hubflughäfen und der *Wissensökonomie*. Wissensintensive Unternehmen generieren neues Wissen durch physische Interaktion vor Ort und sind gleichzeitig weltweit mit hoch erreichbaren Partnerstandorten vernetzt, die effizient erreichbar sind. Räumliche Nähe und relationale Nähe sind daher Zwillinge der Wissensökonomie. Wissensintensive Unternehmen stehen vor der Anforderung, die Schaffung von neuem Wissen über Face-to-Face Kontakte am Unternehmensstandort selbst oder in seiner Nachbarschaft hinaus in einem größeren räumlichen Maßstab zu organisieren. Die Nutzung von Informationstechnologien aller Art, gepaart mit wachsenden Erfahrungen über die Möglichkeiten der Koordination über weite Entfernungen hinweg, verbessern die Austauschmöglichkeiten sowie die Schaffung von neuem Wissen zwischen weit auseinander liegenden Orten. Flugreisen bieten die Möglichkeit, weltweit Face-to-Face Kontakte zu arrangieren. So tritt zur Rolle von geographischer Nähe nun relationale Nähe.

Mehrpole Mega-City Regions ermöglichen sowohl geographische als auch relationale Nähe. Sie bieten einerseits dichte, vielfältige urbane Orte mit einer hohen Wahrscheinlichkeit der Interaktion. Andererseits generieren Drehscheibenflughäfen mit einer großen Anzahl von Direktflügen zu internationalen Destinationen hochgeschätzte Erreichbarkeitsvorteile. Hubflughäfen bedienen sich eines Hub-and-Spoke Systems, welches die Verbindung eines Großteils der Flughäfen nicht direkt, sondern über zentrale Knotenpunkte – Hubs – herstellt. Hier wird die Vielzahl von kleineren Zubringerflugzeugen gebündelt, um in größere Fluggeräte und möglichst viele Interkontinental-Destinationen weiter geleitet zu werden. Ermöglichen die Zubringerflüge die breite Auswahl an Destinationen, so bilden die wenigen, aber um so intensiver genutzten Routen zwischen den Hubflughäfen ein primäres Supernetz aus. Hubflughäfen und ihr Umland stellen für wissensintensive Unternehmen attraktive Standorte dar, weil sie die für die Wissensgenerierung wichtigen Erreichbarkeitsvorteile bereit stellen.

Mittlerweile ist anerkannt, welchen Beitrag die Netzwerkinfrastruktur Hubflughafen für die Wertschöpfung wissensintensiver Unternehmen leistet. Auf der anderen Seite beginnt man erst allmählich zu ahnen, aufgrund welcher Prozesse sich urbane Strukturen in europäischen Hubflughafenregionen heraus bilden. Um unsicheren Marktbedingungen begegnen zu können, haben Flughäfen und Fluggesellschaften eine Diversifizierung ihrer Geschäftsfelder eingeleitet, die auch Immobilien- und Dienstleistungsstrategien umfassen. Hubflughäfen werden durch diese zusätzlichen Angebote, beispielsweise an Büros und Einzelhandelsflächen, immer mehr zu Konsum- und Erlebniswelten. Die Robustheit des Standorts gegenüber Schwankungen in der Luftverkehrsnachfrage erhöht sich. Davon zeugen die hohen Umsatzanteile der Flughafenbetreiber aus dem Non-Aviation-Sektor. Dieser Sektor umschreibt die nicht direkt mit dem Luftverkehr verknüpften Aktivitäten. Am Flughafen Zürich betragen beispielsweise im Jahr 2009 die Umsatzanteile des Non-Aviation-Segments 38 %, in München waren es bereits 47 %.

Mit der Ansiedlung von unterschiedlicher Funktionen, wie Hotels, Einzelhandel, Gastronomie, Arztpraxen, Diskotheken, Büroflächen, Konferenzräumen, Ausstellungsflächen und weiteren Funktionen am Flughafen entwickelt sich der Flughafen zu einem multifunktionalen Standort, der als Airport-City bezeichnet wird. Die Frage, ob es sich hierbei nun um Städte handelt, wird häufig mit dem Verweis auf die fehlende Wohnfunktion verneint. Jenseits dieser geographisch-funktionalen Sicht kann man die Charakteristika der baulichen Umgebung der Airport-City als eine Situation identifizieren, welche als wichtiges Argument für die Definition als Stadt gilt: Durch die sich gegenseitig bedingende Interaktion der Akteure wird „Stadt“ durch „städtisches Leben“ respektive das „Städtische“ ersetzt. Interaktion, nicht der Raum ist die Essenz der Stadt und von städtischem Leben. Mit „Stadt“ wird der physisch-räumliche Gegenstand, seine Typologie und seine Eigenschaften bezeichnet; mit „urbanen Strukturen“ „städtische“ Organisations-, Funktions- und Gebrauchsmuster. Für die Beschreibung von Siedlungsphänomenen, welche

städtischer Organisationslogik, nicht aber deren typischen baulichen Ausprägung folgen, wird deswegen auf den Begriff „urbane Strukturen“ ausgewichen.

Die Stadt wird nicht durch ihre territorialen Eigenschaften – Eigenschaften der einzelnen Bausteine der Stadt – sondern durch das Zusammenwirken der Elemente im urbanen Gefüge und daraus entstehende Netzeigenschaften beschrieben. Ob und in wie fern die in Flughafennähe entstandenen Ansiedlungen als städtische bewertet werden können, hängt demnach davon ab, in welcher Art der Flughafen und durch seine Anwesenheit bedingte urbane Strukturen in das lokale und regionale Umfeld integriert sind. Dabei kommt der Erreichbarkeit – hier verstanden als die zentrale Dienstleistung, die ein Hub-Flughafen bereit stellt – eine besondere Funktion zu. Erst aus gegenseitigen Abhängigkeiten und der Vernetzung von Elementen untereinander entwickeln sich neuartige urbane Strukturen heraus.

Im Dunkeln bleiben bislang die Treiber, welche zur Entwicklung der urbanen Strukturen führen. Wer also genau die neuartigen urbanen Strukturen nachfragt und wie sie sich im Verein von Angebot und Nachfrage herausbilden, bleibt bisher offen. Diese Unkenntnis bedeutet Risiken; andererseits besteht die Chance darin, zersiedelte und unübersichtliche Raumstrukturen neu zu gliedern. Aus dem Blickwinkel der räumlichen Planung soll diese Herausforderung mit einem größtmöglichen Maß an struktureller Redundanz und Flexibilität angepackt werden.

Fotos



Vernetzung Luft und Logistik; eigenes Bild



Physische Erreichbarkeit durch Strasse und S-Bahn, Flughafen München; Bildrechte durch FMG zur Verfügung gestellt.



internationale physische Erreichbarkeit, Hub-Flughafen München; eigenes Bildrecht



Flughafenregion bildet sich heraus, urbane Strukturen im Ansatz; Bildrecht durch FMG bereitgestellt.



Flughafenatmosphäre, international style, Beijing; eigenes Bild



Flughafenatmosphäre, international style, Paris CDG; eigenes Bild



International style, Flughafen oder Schienenfernverkehr? Shanghai Railway Station; eigenes Bild