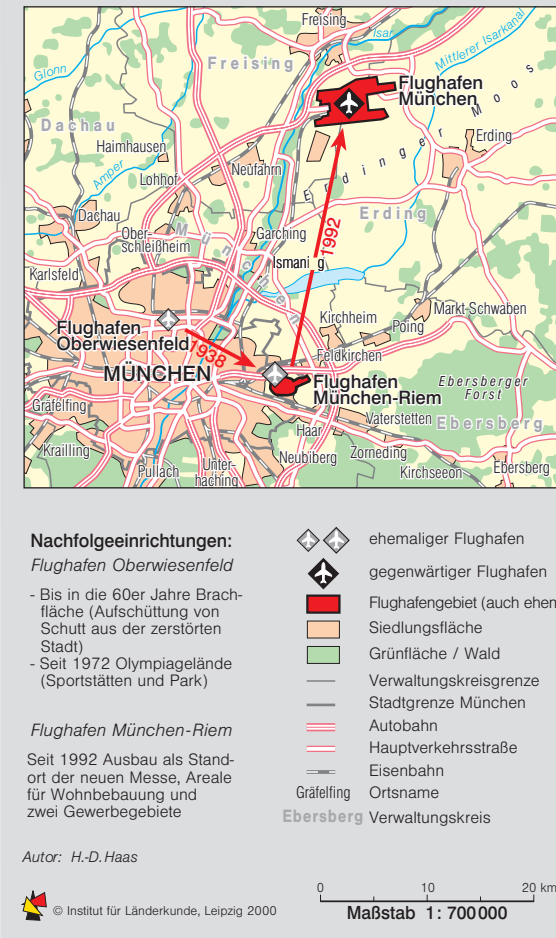


Standortanforderungen und -wirkungen internationaler Flughäfen

Hans-Dieter Haas und Martin Heß

1 Verlagerung des Flughafens München



Der Luftverkehr in Deutschland ist seit Jahren ein stark wachsender Wirtschaftszweig. Die enorme Zunahme der Flugbewegungen, Passagier- und Frachtzahlen (► Beitrag Mayr, Luftverkehr) führte trotz ständiger Ausbaumaßnahmen zunehmend zu Engpässen. Die Folgen dieser Entwicklung sind sowohl Probleme der Flugsicherung (Überlastung des Luftraums) als auch das Erreichen infrastruktureller Grenzen an den deutschen Flughäfen, insbesondere an den 17 internationalen Verkehrsflughäfen. Um im schärfer werdenden Wettbewerb – sowohl unter den Flughäfen selbst als auch mit anderen Verkehrsträgern – bestehen zu können, versuchen Airport-Betreiber wie Fluggesellschaften, die Kapazitäten v.a. am Boden zu erhöhen. Dies ruft z.T. erhebliche Widerstände in der Bevölkerung hervor, die einen zu starken Flächenverbrauch und übergebührliche Lärm- bzw. Umweltbelastungen verhindern wollen. Bekannte Beispiele hierfür sind die Auseinandersetzungen um die Startbahn West (v.a. in den 1970er und 1980er Jahren) bzw. die Planungen einer neuen Landebahn Nord am Flughafen Frankfurt a.M. sowie die anhaltenden Diskussionen um die Erweiterung der Flughäfen Düsseldorf, Stuttgart und Berlin-Schönefeld.

Standortanforderungen von Verkehrsflughäfen

Zu den wichtigsten Anforderungen, die internationale Verkehrsflughäfen an ihr Umfeld stellen, zählen ein hinreichend großes Einzugsgebiet für Passagiere und Fracht, die Verkehrsanbindung an Schiene und Straße, nicht zuletzt aber die Verfügbarkeit von Flächen (4). Die Expansionspläne vieler Flughäfen kollidieren dabei wiederholt mit der Ausdehnung des Wohnungsbaus an den Rändern der Ballungsräume, deren Einwohnerzahl aber wiederum einen wichtigen Standortfaktor darstellt. Deshalb wurden Flughafenverlagerungen immer wieder diskutiert und z.T. auch in die Tat umgesetzt, wie das Beispiel des Flughafens München zeigt (1). Durch die näher rückende Bebauung im Flughafen-umfeld entstanden jeweils starke Flächennutzungskonkurrenzen, so dass ein Ausweichen zunächst an den Stadtrand (1938 vom Oberwiesenfeld nach München-Riem) und später in das Erdinger Moos, 35 km von der City entfernt, der einzige Weg war, den Expansionsplänen des Flughafens sowie Sicherheits- und Lärmbelastungsaspekten weitgehend gerecht zu werden. Die Notwendigkeit einer Verlagerung wurde nicht zuletzt durch Flugzeugabstürze im Stadtgebiet deutlich. Die Flughafenfläche vergrößerte sich anlässlich dieser Verlagerungen maßgeblich auf heute 1500 ha, womit München II auch bzgl. der Grundfläche der zweitgrößte Flughafen Deutschlands ist.

Die Standortsuche für den neuen Großflughafen Berlin-Brandenburg International erfolgte ebenfalls mit der Überlegung, eine Verlagerung an einen von der Berliner City weit entfernten Ort zu wählen, um Nutzungskonflikte möglichst aus dem Weg zu gehen. Auf der anderen Seite sprechen Aspekte der schnellen Erreichbarkeit und der Nutzung vorhandener Flächen für einen Ausbau des bestehenden Flughafens Berlin-Schönefeld (2). Die gegenwärtig noch in Betrieb befindlichen City-Airports in Tegel und Tempelhof sollen danach geschlossen werden. Nahezu alle deutschen Verkehrsflughäfen planen generell Ausbaumaßnahmen, die jedoch zumeist auf der bestehenden Fläche realisiert werden.

Die Anbindung an das deutsche Fernbahnnetz schließlich ist eine Standortanforderung der Flughäfen, die bis heute noch an keinem Airport – mit Ausnahme von Frankfurt a.M. – zufriedenstellend erfüllt ist. Die Flughäfen Düsseldorf und Schönefeld haben immerhin einen nahen, wenn auch nicht integrierten Bahnanschluss. In den nächsten Jahren wird sich die Anbindung mehrerer Flughäfen deutlich bessern,

wie z.B. von Köln/Bonn, Leipzig/Halle, Stuttgart und Berlin-Schönefeld (Süd), wo bereits neue Fernbahnhöfe im Bau oder in einem konkreten Planungsstadium sind (► Beitrag Mayr, Luftfahrtsystem).

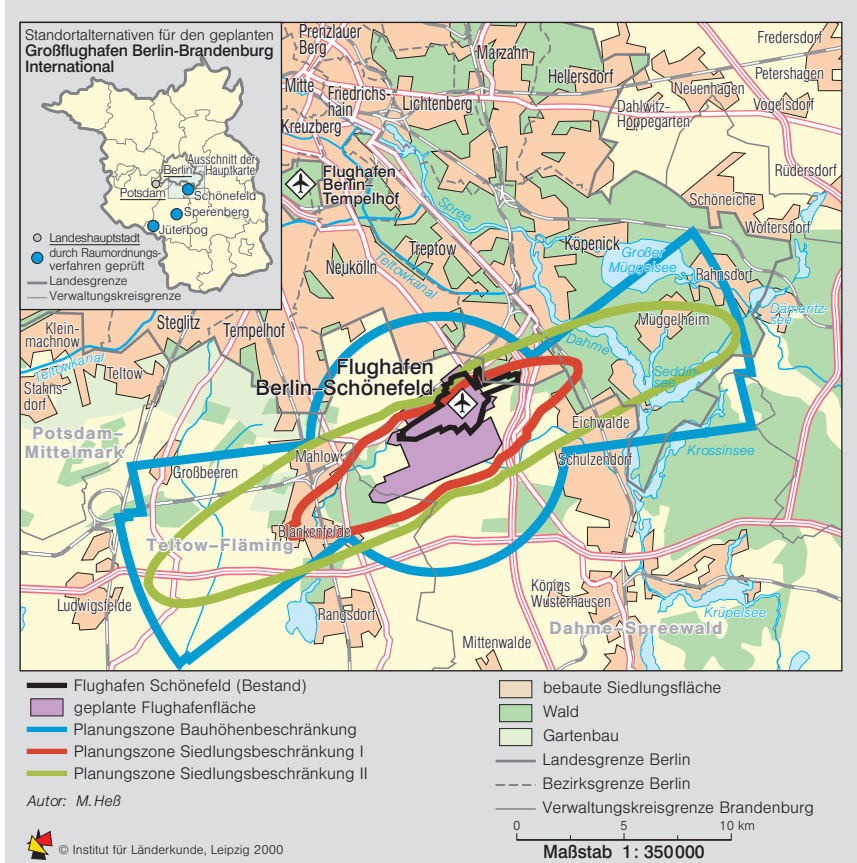
Wirkungen von Flughäfen

Welche regionalen Wirkungen von Flughäfen ausgehen, lässt sich zunächst in direkte und indirekte Effekte untergliedern. Zu den positivsten direkten Wirkungen internationaler Flughäfen ist zweifellos die Schaffung von Arbeitsplätzen zu zählen. So wiesen die 17 deutschen Verkehrsflughäfen 1999 zusammen nahezu 150 000 Arbeitsplätze bei Flughafenbetreibern und auf dem Gelände angesiedelten Unternehmen auf. Der direkte Beschäftigungseffekt lässt sich dabei im Durchschnitt auf etwa 1000 direkte Voll- und Teilzeitarbeitsplätze pro 1 Million Passagiere beziffern (3). Der Multiplikatoreffekt führt in den Standortregionen darüber hinaus zu ca. 1,5 bis 2 weiteren indirekten Arbeitsplätzen je Flughafenbeschäftigten, an manchen Hub-Flughäfen (bedeuten-

den Knoten im Liniennetz der Fluggesellschaften, in Deutschland v.a. Frankfurt a.M.) ist eine noch größere indirekte Beschäftigungswirkung zu erwarten. Das Gleiche gilt für die Lohn- und Gehaltssummen der Flughafenbeschäftigten in der Größenordnung von 4 Mrd. DM, welche wiederum zusätzliche Einkommen und Kaufkraft induzieren. Generell sind Flughäfen für viele, insbesondere exportorientierte und international operierende Unternehmen in der Region ein wichtiger Standortfaktor, der sich verschiedenen Untersuchungen zufolge auch positiv auf die Neuan siedlung von Betrieben auswirkt. Dabei handelt es sich überwiegend um Unternehmen aus den Bereichen Logistik, Transport, Handel und unternehmensbezogene Dienstleistungen. Die Standortgemeinden der Flughäfen profitieren somit vom zusätzlichen Gewerbesteueraufkommen.

Neben den direkten und indirekten positiven Effekten, die von den deutschen Verkehrsflughäfen ausgehen, sind allerdings auch die negativen Wirkungen in Form von Umweltbelastungen zu

2 Gemeinsamer Landesentwicklungsplan Standortsicherung Flughafen

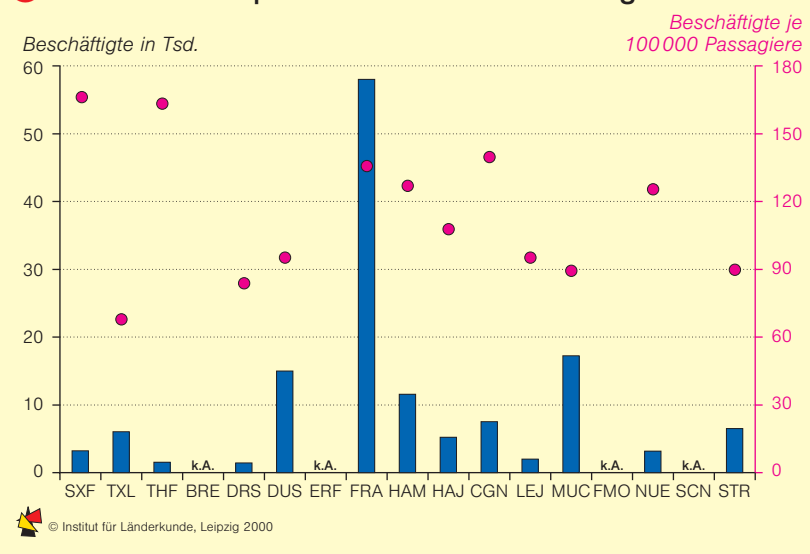




nennen. Einer der wichtigsten Aspekte hierbei ist die spezifische Flächeninanspruchnahme. Dabei führt die direkte Flächennutzung (gegenwärtig ca. 115 km² Flughafen-Betriebsflächen) zu Verdichtung und Bodenversiegelung, die auch Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel zur Folge haben können, wie die Veränderungen beim Bau des Flughafens München II zeigten. Verglichen mit dem Flächenbedarf anderer Verkehrsträger beansprucht der Flugverkehr in Deutschland jedoch relativ wenig Grund und Boden für seine Infrastruktureinrichtungen. Wesentlich entscheidender ist jedoch, dass weit größere Räume als die Betriebsflächen von Fluglärm, Zubringerverkehr sowie Siedlungsbeschränkungen betroffen sind. Innerhalb dieser Räume treten z.T. massi-

zungen. Dazu zählen insbesondere Einkaufspassagen, Konferenzzentren, Ausstellungsräume und Büroflächen. Mit derartigen zusätzlichen Angeboten erwirtschaftete allein der Frankfurter Flughafen im Jahr 1998 zusätzlich zum flugbetriebsbedingten Umsatz mehr als eine halbe Milliarde DM. Dieser Entwicklung Rechnung tragend wählte z.B. der Flughafen Leipzig/Halle für sich den zukunftssträchtigen Slogan „vom Airport zum Multiport“. Fast alle Flughäfen schaffen nun neue Infrastrukturen, wie z.B. München mit der Errichtung des 250 Mio. DM teuren Munich Airport Center (MAC). Es vereint als zentrale Schnittstelle zwischen dem bestehenden und dem 2003 bezugsfertigen zweiten Terminal auf 31.000 m² Nutzfläche eine Shopping Mall, das Ausstellungs-

3 Direkte Arbeitsplatzeffekte der Verkehrsflughäfen 1998



ve Belastungen für die Bevölkerung und Nutzungsprobleme auf. Welche weitreichenden Raumwirkungen Flughäfen haben, verdeutlicht exemplarisch Karte 2 am Beispiel der Planungen für den neuen Großflughafen in Berlin-Schönefeld. Weitere negative Wirkungen sind in den vom Flugbetrieb ausgehenden Schadstoffemissionen zu sehen.

Vom Airport zum „Multiport“: neue Funktionen für Flughäfen

In jüngerer Zeit findet ein deutlicher funktionaler Wandel an vielen Verkehrsflughäfen in Deutschland statt. Neben die verkehrliche Funktion (Verkehrsdrehscheibe, Transportinfrastruktur) treten immer stärker andere Nut-

zentrum eines Automobilherstellers, ein Ärzte-Zentrum, Tagungsräume und Büroflächen. Dieser Trend wird sich in naher Zukunft an allen deutschen Verkehrsflughäfen durchsetzen und erheblich zu den Einnahmen der Betreiber beitragen. Darüber hinaus werden mit der Etablierung von moderner Versorgungsinfrastruktur für die Flughafen-Umlandgemeinden auch weitere Arbeitsplätze geschaffen, in einem Umfeld, das sich zunehmend von einem Flughafen als Verkehrsknotenpunkt am Rande der Großstadt zu einer Standortgemeinschaft unterschiedlichster Funktionen wandelt, zu einer „City am Verdichtungsrand“.

