

## **Kurzzusammenfassung der Diplomarbeit von Jan Schubert**

„Airport Cities: Neue Nutzungen am Flughafen“

**Vorbereitungszeitraum:** 15. März – 15. Juni 2007

**Bearbeitungszeitraum:** 16. Juni – 12. Dezember 2007

**1. Betreuer:** Prof. Dr. C.-C. Wiegandt, Geographisches Institut Universität Bonn

**2. Betreuer:** K. Einig, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

**Stand:** 08.03.2008

Jan.A.Schubert@gmx.de

### **Hintergrund**

Der deutsche Luftverkehr ist in den letzten Jahren stark gewachsen und weiteres Wachstum wird prognostiziert. Mit steigenden Passagier- und Frachtzahlen wächst der wirtschaftliche Nutzungsgrad der Flughäfen. Dieses Wachstum konzentriert sich auch räumlich - insbesondere im unmittelbaren Flughafenumfeld. Vielfach sind Gewerbegebiete in unmittelbarer Nähe zum Flughafen entwickelt worden und auch derzeit entstehen an diversen Flughäfen entsprechende Projektentwicklungen.

Eine neue Erscheinung ist dabei das Vermarktungskonzept der „Airport City“, das aktuell an sechs deutschen Flughäfen offiziell umgesetzt wird.

Damit wird seitens der Projektentwicklung die „Aerotropolis“-These aufgegriffen, die in den letzten Jahren insbesondere durch den Wirtschaftsprofessor J.D. Kasarda entwickelt wurde und vorhersagt, dass sich in unmittelbarer Flughäfennähe stadt-ökonomische Nutzungen konzentrieren werden, die dort bislang kaum zu finden waren.

Für die Flughafenbetreiber, Projektentwickler, Stadtplaner, Ansiedlungsinteressierte und Anwohner in Deutschland ist es daher wichtig, wie der bisherige Ausgangspunkt der Umfeldentwicklung ist und was die derzeit laufenden „Airport Cities“ für Neuerungen bringen.

### **Forschungsfragen**

- 1. Wie stellt sich die bisherige Wirtschaftsaktivität und verkehrsinfrastrukturelle Anbindung im Umfeld der Flughäfen dar?**
- 2. Welche Gemeinsamkeiten und Unterschiede können hinsichtlich der Raumnutzungen im Umfeld von Flughäfen beobachtet werden?**
- 3. Was sind die Charakteristika von Airport City-Vorhaben in Deutschland?**
- 4. Wo liegen funktionale und räumliche Unterschiede zwischen Airport City-Standorten und bisheriger Umfeldentwicklung?**

## Untersuchungsgang

Um möglichst umfassende Aussagen zur Entwicklung des Flughafenumfelds und der Airport Cities zu treffen, untersucht diese Arbeit die **19 wichtigsten internationalen Flughäfen Deutschlands**.

Die Untersuchungen lassen sich in **vier große empirische Blöcke** einteilen. Im Verlauf der ersten drei erfolgt eine sukzessive räumliche und inhaltliche Vertiefung. Auf der Grundlage dieser Ergebnisse wird im vierten Schritt der Fokus inhaltlich wieder allgemeiner.

**1.** Zur Bearbeitung der ersten Forschungsfrage wird zunächst eine **Typisierung der Gemeinden im Umfeld der Flughäfen mittels einer Clusteranalyse** hinsichtlich ihrer Wirtschaftsaktivitäten und verkehrlicher Anbindung unternommen. Dies ermöglicht einen einheitlichen Vergleich und dient der Überprüfung der regionalwirtschaftlichen Wachstumsdynamik, die laut Theorie von Flughäfen ausgehen soll.

**2.** Um Aussagen unterhalb der Gemeindeebene treffen zu können, werden im nächsten Schritt **bauliche Flächennutzungen im direkten Umfeld der Flughäfen** untersucht. Die Bebauungsstruktur zeigt den Verstädterungsgrad und dient als Indikator für Raumnutzungen. Dadurch können Antworten auf die zweite Forschungsfrage gefunden werden. Als Datenbasis dient das „Amtliche Topographisch-Kartographische Informationssystem“ (ATKIS). Diese wurde mit der Hilfe der Software Arc-GIS ausgewertet. Um die gewerbliche Baunutzung näher zu bestimmen, wurden die gewerblich genutzten Flächen darüber hinaus mit Luftbildern abgeglichen und nach einer eigenen Typisierung von Gewerbegebieten gruppiert. Mit diesen zwei quantitativen Schritten der Gemeindetypisierung und Baunutzungsanalyse wird das Flughafenumfeld auf einheitliche Weise und mit ansteigender Detailgenauigkeit beschrieben. Dies erlaubt außerdem eine flughafenspezifische Auswertung.

**3.** Weiterhin wird die Untersuchung mit einer darauf folgenden **qualitativen Fallstudie zur Airport City Frankfurt** räumlich und inhaltlich noch stärker vertieft. Ziel ist es, Aussagen zu Stadtcharakter, Plänen und Erfolgsfaktoren des Phänomens Airport City zu liefern (dritte Forschungsfrage). Zu diesen Aspekten liegen bislang keine Sekundärdaten vor. Es werden daher Daten mittels Experteninterviews und indirekter Beobachtung eigenständig erhoben.

**4. Der Vergleich der Airport City-Konzepte** ist der letzte empirische Schritt. Über eine Dokumentenanalyse der Vermarktungsbroschüren der derzeit sechs offiziell bekannten Airport Cities in Deutschland werden die wichtigsten Konzeptmerkmale extrahiert. Dies ermöglicht den Vergleich und eine Bewertung entsprechend der vorher entwickelten Erfolgsfaktoren. So kann die Umsetzung der Airport City-Idee in Deutschland umfassend untersucht werden. Es lassen sich allgemeine und abstrakte Aussagen zum Phänomen und zum gesamten Diskurs ableiten.

Durch diese Abfolge der Untersuchungsschritte erfolgt somit eine differenzierte Gegenüberstellung der Airport Cities im Gegensatz zur bisherigen Umfeldentwicklung. Die Beantwortung des vierten Forschungsaspektes erfordert die Berücksichtigung der Ergebnisse der vorangegangenen Fragen und erfolgt daher im Fazit.

## **Fazit**

### **1. Forschungsfrage**

Die Mehrzahl der Flughäfen, gerade die mittelgroßen und größeren, zeigen eine stagnierende Beschäftigung in den Umfeldgemeinden. Einige kleinere Flughäfen sind umgeben von einem heterogen strukturierten oder einem überwiegend sogar schrumpfenden Wirtschaftsumfeld. Viele der Gemeinden sind trotz guter Erreichbarkeitswerte von einem Bevölkerungs- und Beschäftigungsrückgang stark betroffen. Eine hohe Wirtschaftsdynamik, die aufgrund ökonomischer Wirkungen von Flughäfen allgemein angenommen wird, konnte in den Umfeldgemeinden nur in einigen Fällen, insbesondere am Münchener Flughafen, nachgewiesen werden.

Generell wurden häufig Beschäftigungsspezialisierungen in den Wirtschaftsabschnitten Bauwesen und Verkehr/Kommunikation festgestellt. Im verarbeitenden Gewerbe hingegen liegen oft Unterspezialisierungen vor.

### **2. Forschungsfrage**

Das Umfeld der Terminals weist Ansätze von Verstädterung auf. Der Gewerbeflächenanteil liegt bei durchschnittlich ca. 7 %. Auf eine starke Flughafenorientierung konnte nur bei Logistiktutzungen geschlossen werden. Die Ansiedlungswirkung der Flughäfen auf Unternehmen ist also relativiert. Ein innerstädtischer Charakter der Bebauungsstruktur und des Nutzungsangebots, wie ihn quartäre Dienstleistungen fordern, ist selten in flughafennahen Gewerbegebieten zu finden.

### **3. Forschungsfrage**

Funktional handelt es sich bei den Airport City-Projekten insbesondere um Büroflächenentwicklungen in Ergänzung mit komplementären und lukrativen innerstädtischen Nutzungen wie Gastronomie, Einzelhandel und Hotellerie. Dadurch wird ein attraktives Arbeitsumfeld für quartäre Dienstleistungen mit City-Charakter geschaffen. Prädestinierter Ort dieser Entwicklungen ist der Terminalbereich, wo die Verknüpfung zwischen land- und luftseitigem Verkehrsangebot liegt.

Zentrales Motiv dieser Aktivitäten ist die Verbesserung des Flughafenstandorts mit der Immobilienentwicklung als neue Einnahmequelle der Flughafenbetreiber. Diese erweitern nun ihr Geschäftsfeld dorthin.

Erreichbarkeit und innerstädtisches Nutzungsangebot sind die zentralen Erfolgsfaktoren der Immobilienvermarktung auf der Angebotsseite der Airport City-Projekte.

Die Bedeutung des Flughafens im Luftverkehrssystem bestimmt für die Airport Cities die Auswahl an ansiedlungsbereiten Unternehmen. Ein global vernetztes Drehkreuz wie der Frankfurter Flughafen begünstigt Unternehmen mit vielen Fernreisen („mobile Branchen“). Ein Flughafen ohne Drehkreuzfunktion ist eher für Unternehmen mit weniger weiten oder selteneren Geschäftsreisen geeignet.

Dieser Argumentationsgang führt bei der Airport City Frankfurt zu einer Bewertung als neuen Standorttypus. Es gibt in Deutschland kaum einen anderen Immobilienstandort mit einer so herausragenden Anbindung an die Verkehrsträger Luft, Schiene und Straße. Dies könnte zu vollständig flughafenorientierten, neuen Firmenansiedlungen führen.

Dadurch ließe sich eine von der Stadt Frankfurt befürchtete Konkurrenz zur bisherigen Innenstadt vielleicht verhindern. Die Nachfrage jener „mobilen Branchen“ konnte jedoch nicht bestimmt werden, da sie andere Untersuchungsmethoden erfordert hätte. Dies deutet eine Richtung zukünftiger Forschungsarbeiten im Airport City-Kontext an.

Die breite Analyse der bisherigen Umfeldentwicklung und des Airport City-Phänomens ermöglichte zudem eine Strukturierung des Airport City-Diskurs insgesamt.

Es kristallisieren sich dabei drei unterschiedliche Akteurgruppen heraus. Von ihnen kommen wesentliche theoretische oder umsetzungsorientierte Beiträge zum Thema Airport City. Die Gruppe der Ökonomen verdeutlicht den Erreichbarkeitsvorteil und das Investitionspotenzial. Die Raumwissenschaften hingegen hinterfragen den Stadtanspruch und die Urbanität der Airport Cities. Die Flughafenbetreiber wiederum entwickeln eigene Konzepte und realisieren die Airport Cities.

#### 4. Forschungsfrage

Die obigen Befunde lassen sich zu folgenden Kernaussagen zusammenfassen:

- **Neue Dynamik:** Einige Flughafenbetreiber haben die Immobilienentwicklung als neues Geschäftsfeld entdeckt und beschleunigen damit die gewerbliche Umfeldentwicklung.
- **Neuer räumlicher Fokus:** Die Umfeldentwicklung konzentriert sich nicht mehr auf umliegende Gewerbegebiete, sondern besonders auf den Terminalbereich, wo sich alle Verkehrsträger treffen. Die räumliche Anziehungskraft der Flughäfen steigt.
- **Neuer funktionaler Fokus:** Die geplanten Nutzungen der Airport Cities (z.B. Büros, Hotels, Gastronomie, Einzelhandel) haben City-Charakter. Innerstädtisches Versorgungsangebot und Architektur dienen der Gestaltung attraktiver Bereiche für Reisende und Angestellte.
- **Gesteigerte Relevanz der Erreichbarkeit:** Gerade die luft- aber auch die landseitige Verkehrsanbindung entscheidet über Spektrum und Anzahl der Reisenden und ansiedlungsinteressierten Unternehmen. Je verkehrsbedeutsamer der Flughafen, desto höher das Nutzungspotenzial seiner Airport City und der Umfeldentwicklung.