

Dokumentation

62. Sitzung des Stadtforums Berlin am
18. April 1997

Flughafen

Kontakt

Stadtforum Koordinationsbüro E-Mail
info@stadtforum-berlin.de

Inhaltsverzeichnis

Programm des 62. Stadtforums

Protokoll des 62. Stadtforums

Empfehlungen der Lenkungsgruppe

Peter Strieder: Begrüßung und Einleitung

Dr. John Zukowsky: Building for Air Travel - Der Flughafen als Bedeutungsträger

Dr. Mark van den Heuvel: Die Kultur des Schneller und Weiter

Ewald B. Schulte: Zum Stand der Flughafendiskussion

Michael P. Brown: Die Entwicklung des europäischen Flugreise Verkehrs bis 2010

Dr. Axel Friedrich: Flugverkehr unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit

Dr. Volker Hauff: Der Flughafen als Wirtschaftsfaktor für die Region

Manfred Sinz: Das Strukturkonzept für den Raum Schönefeld

Adressen der Referenten des Stadtforums

Anlagen

Berlin, im April 1997

Programm des 62. Stadtforums

Flughafen

Luftverkehrskreuz oder Regionalflughafen?

62. Sitzung des Stadtforums am 18. April 1997, 14.00 bis 19.00 Uhr
ehemaliges Staatsratsgebäude, Schloßplatz 1, 10178 Berlin-Mitte

Kaum ein anderer umbauter öffentlicher Raum wird heute derart häufig frequentiert wie der Flughafen, ohne daß sich der alltägliche Nutzer je ein Bild von ihm machen könnte. Zu kurz sind die Aufenthaltszeiten an den Schnittstellen des globalen Reiseverkehrs, obwohl die Flughäfen zunehmend zu Motoren der Stadtentwicklung werden.

Neben Frankfurt, München und Düsseldorf wird Berlin-Schönefeld ein vierter großer Flughafen Deutschlands, dessen Ausbau für den Südosten der Hauptstadt enorme Veränderungen, aber auch Chancen darstellt. Neben der verkehrlichen Anbindung steht vor allem das Umfeld des zukünftig einzigen Flughafens in der Region im Mittelpunkt der Diskussion. Wird sich die Siedlungsentwicklung der benachbarten Gemeinden und der Bezirke Köpenick, Treptow und Neukölln am neuen „Wirtschaftszentrum Flughafen“ orientieren? Wie stellt sich eine Hauptstadt der globalen Mobilität?

Dr. John Zukowsky, Kurator, The Art Institute of Chicago/USA „Building for Air Travel - der Flughafen als Bedeutungsträger“ (in engl. Sprache)

Dr. Mark van den Heuvel, Institut für Freizeitwissenschaften, Universität Tilburg/NL „The Culture of FASTER and FURTHER - die Beschleunigung der Gesellschaft“

Ewald B. Schulte, Berliner Zeitung, Berlin „Zum Stand der Flughafen-Planung in der Region Berlin/Brandenburg“

Michael P. Brown, Head Consulting Services IATA, Genf/CH „Die Entwicklung des europäischen Flugreiseverkehrs bis 2010“

Dr. Axel Friedrich, Umweltbundesamt, Berlin „Die Entwicklung des Flugverkehrs unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit“

Dr. Volker Hauff, Generalbevollmächtigter KPMG, Deutsche Treuhand AG, Köln „Der Flughafen als Wirtschaftsfaktor für die Region Berlin-Brandenburg“

Manfred Sinz, Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg, Potsdam „Das Strukturkonzept für den Raum Schönefeld“

Moderation: Prof. Dr. Rudolf Schäfer, TU Berlin

Protokoll des 62. Stadtforums

Flughafen.

Luftverkehrskreuz oder Regionalflughafen?

Protokoll des 62. Stadtforums am 18. April 1997

Beginn der Veranstaltung: 14.00 Uhr Ende der öffentlichen Sitzung: 19.00 Uhr

ca. 280 Anwesende

Peter Strieder begrüßte die Anwesenden und unterstrich die Internationalität der Veranstaltung, die sich nicht nur in der Thematik sondern vor allem auch in der Besetzung des Podiums zeige. Ziel der Diskussion solle der gesellschaftspolitische Aspekt sein, die der Ausbau von Berlin-Schönefeld mit sich bringe. Die Debatte müsse aus den geschlossenen Zirkeln herausgeholt werden. Es gehe im Stadtforum allerdings nicht um die konkrete Planung. Vielmehr müsse eine Vision entwickelt werden, welche Entwicklungspotentiale in der Region entstünden.

Rudolf Schäfer stellte im Anschluß die Referenten vor und erläuterte die Dramaturgie der Veranstaltung. Der international besetzte erste Block solle die globale Bedeutung eines Flughafens zur Sprache bringen und sich auch kritisch mit der zunehmenden Beschleunigung der Gesellschaft auseinandersetzen. Im zweiten Teil solle es dann um die Berlin-Brandenburger Dimension gehen.

John Zukowsky wies zu Beginn seines Vortrages auf die von ihm in Chicago erarbeitete Ausstellung „Building for Air Travel“ hin, die im Sommer in Teilen auch im Flughafen Tempelhof zu sehen sei.

Kaum ein Thema sei derart strittig wie die Diskussion über Luftverkehr. Neben Gefängnissen dürften Flughäfen zu den am wenigsten beliebten Gebäuden zählen. Und das, obwohl gerade der Flugverkehr enorme Veränderungen mit sich gebracht habe. In Chicago etwa sei aus der Zahl von 29.000 jährlichen Fluggästen in den zwanziger Jahren bis 1996 ein Aufkommen von 62 Millionen Passagieren erwachsen. Aber auch Flugzeugwerke seien für die Regionen wie Magneten. Allein in Seattle zähle man bei den Boeing-Werken 20.000 Angestellte. Auch Hamburg habe mit der Airbus-Industrie einen sicheren Großarbeitgeber.

Man müsse die Öffentlichkeit immer wieder daran erinnern, wie bedeutend ein Flughafen für die Ökonomie einer Region sein könne. Aber auch architektonisch, konstruktiv und vom Design her, habe der Flughafenbau immer wieder bedeutende Werke geschaffen. Ein besonderes Phänomen sei dabei, daß Designer und Architekten in allen Bereichen des Luftverkehrs tätig gewesen seien. So etwa sei der Lufthansa-Kranich 1918 von dem Architekten Otto Ferle entworfen worden.

Die Imagepflege der einzelnen Fluggesellschaften sei ein extrem wichtiger Bereich der Unternehmen. Besonders seit der Deregulierung des Flugverkehrmarktes in den USA 1978 habe sich die Entwicklung eines Corporate Design zu einer boomenden Branche gewandelt. Auch in Europa sei es wohl kaum noch aufzuhalten, daß Flugzeuge zu Werbeträgern (Logo-Jets) würden.

Inzwischen habe sich auch eine Typologie von Flughafengebäuden herauskristallisiert. Das Vokabular beinhalte große Hallen und Fenster; der Flughafen avanciere zu einem sozialen Treffpunkt. In naher Zukunft schon dürften die ohnehin großen Dimensionen weiter wachsen:

Die Zahl der Fluggäste gehe hoch, die Größe der Flugzeuge werde sich diesem Trend anpassen.

Die Flughafen-Architektur stehe demnach vor einem Maßstabsprung, der die Terminals, die Flugzeuge und die gesamte Gepäcklogistik betreffe.

Das eigentliche Problem liege unverständlicherweise darin, daß die Branche ihre eigene Geschichte mißachte. Die Unternehmenskultur dürfe jedoch historische Aspekte nicht außen vor lassen. Das beinhalte auch den angemessenen Umgang mit den bedeutendsten Flughafengebäuden der Welt, etwa dem Flughafen Tempelhof oder dem Terminal-Gebäude in Hamburg aus den zwanziger Jahren.

Rudolf Schäfer dankte für den Einleitungsbeitrag, der die Bedeutung des Visuellen in den Vordergrund gestellt habe. Der nächste Beitrag werde sich mit der Dimension der Zeit befassen.

Mark van den Heuvel reflektierte zunächst die Geschichte der Beschleunigung. Ein schnellerer Transport habe immer auch weitere Wege erzeugt. Diese Zeit-Raum-Kompression habe allerdings auch immer wieder zur Beschleunigung des Lebens-Tempos beigetragen. Seit Beginn des Eisenbahnverkehrs hätten sich zeitlichen Entfernungen um den Faktor 0,02 verringert. Die Welt sei also 50 mal verkleinert worden. Und unser ganzes Wissen sei immer auf das Einsparen von Zeit ausgelegt.

Parallel mit der Beschleunigung unserer Gesellschaft sei das Phänomen zu beobachten, daß sich mit der Einführung eines neuen Verkehrsträgers auch immer eine neue Kommunikationstechnologie verbreitet habe. Die Eisenbahn sei vom Ausbau des Telefonnetzes begleitet worden, das Auto vom Fernseher und das Flugzeug werde heute vom PC und E-Mail begleitet. Dabei habe sich aber auch gezeigt, daß moderne Kommunikationstechnologie die Mobilität nicht verringert habe - eher das Gegenteil sei zutreffend gewesen.

Van den Heuvel stellte in Frage, ob eine ständige Beschleunigung überhaupt erstrebenswert sei. Welche Vorteile lägen in einem höheren Lebenstempo?

Ein anderer Aspekt liege im Konkurrenzverhalten der großen Flughäfen. Im europäischen Maßstab entsteht ein unnötiger Kampf, in dem die jeweiligen Konkurrenten immer wieder auf andere Ausbauplanungen hinwiesen. Es müsse eine EU-weite Strategie entwickelt werden anstatt immer größere Luftverkehrskreuze weiter auszubauen.

Abschließend merkte van den Heuvel an, daß die modernen Flughäfen ein eigenes Stadtleben entwickelten. Doch seien die Bewohner merkwürdig: Sie seien ständig in Bewegung und hätten die Wurzeln zum eigentlichen Ort längst verloren.

Rudolf Schäfer dankte dem Referenten und merkte an, daß die Debatte im folgenden sehr konkret werde. Zunächst gehe es um die Prognosen zur Entwicklung des Flugreisenmarktes bis 2010.

Michael Brown stellte in seinem Beitrag Strategien zu Entwicklung von Flugdrehkreuzen vor. Neben dem voraussichtlichen Verkehrswachstum gehe es auch um dessen Auswirkungen auf Berlin. Aber: Prognosen seien in der Vergangenheit immer schlecht vorhersehbar gewesen. Sie unterlägen starken Schwankungen.

Während Flughäfen auf 25 bis 30 Jahre im voraus planen müssten, planten Fluggesellschaften dagegen nur für wenige Jahre im voraus. Somit stünden die Flughafengesellschaften in Abhängigkeit zu den Airlines.

Im folgenden erläuterte Brown die zu erwartenden Zahlen auf dem internationalen Flugreisenmarkt. In der europäischen Konkurrenz liege Frankfurt neben Paris, London und Amsterdam an der Spitze. Innerhalb Deutschlands habe sich München zu einem zweiten Drehkreuz entwickelt. Als Phänomen sei zu beobachten, daß die Wachstumsvorhersagen für Frankfurt immer vorher erreicht worden seien. Vor 2010 werde die Lufthansa jedoch kaum an einem dritten Drehkreuz interessiert sein (vgl. Tabellen und Grafiken im Anhang)

Rudolf Schäfer faßte den ersten Teil der Referate zusammen und konstatierte die unterschiedliche Annäherung an das Thema. Damit eröffnete er die Diskussion.

Hartwig Berger kritisierte, daß der prognostizierte Zuwachs keine Lösung für die künftige Generation sein könne. Wo seien die Rechtfertigungen der Prognosen?

An van den Heuvel gerichtet bemerkte er, daß die positive Betrachtung der Raum-Zeit-Kompression immer auch seine Kritiker gehabt habe.

Hans Stimmann fragte, um welche Art von Flugverkehr es sich handle, um Geschäfts- oder Tourismusflugreisen?

Michael Cramer verwies noch einmal auf die heftig geführte Standortdebatte in Berlin. Es sei immer deutlicher absehbar, daß Tegel noch lange nicht geschlossen würde.

Michael Brown merkte an, daß es in Deutschland immer Abneigungen gegen Flughäfen gebe. Er selber wohne unweit des Airports in Genf und habe mit dem Flugverkehr keine Probleme.

Die von ihm aufgestellte Prognose orientiere sich an der Nachfrage; die Zahlen beruhten auf internationalen Linien-Passagieren. Er fügte hinzu, daß die Luftfracht keinen 24-Stunden-Betrieb benötige, um leistungsfähig sein zu können. Außerdem wies er darauf hin, daß insbesondere die Luftfracht zu einem lokalen Wirtschaftsaufschwung beitragen könne. Aus seiner internationalen Arbeit heraus sehe er auf jeden Fall einen Zuwachs des Flugverkehrs.

Mark van den Heuvel räumte ein, daß die Raum-Zeit-Kompression immer auch ihre Kritiker gehabt hätte. Mit dem Flugverkehr sei diese Entwicklung allerdings radikalisiert worden.

Nach der Pause eröffnete **Ewald B. Schulte** den zweiten Teil der Veranstaltung.

Die Flughafen-Diskussion sei in Berlin von einer Schulden-Diskussion geprägt gewesen. Tegel werde geschlossen, obwohl dort schwarze Zahlen geschrieben würden. Solange der Privatisierungsprozeß der BBF andauere, könne eine Kooperation etwa mit der Frankfurter Betreibergesellschaft nicht eingegangen werden. Von Planungssicherheit könne derzeit nicht gesprochen werden.

Axel Friedrich bemängelte in seinem Beitrag, daß die Politik keine konkreten Zahlen vorgebe. Nur über das Leitbild der Nachhaltigkeit sei man sich einig, genaue Angaben fehlten. Die Diskussion über die Raum-Zeit-Komponente müsse um den Faktor Geld erweitert werden. Denn solange der Flugtransport verhältnismäßig billig sei, gebe es kaum Anreize, auf alternative Verkehrsträger umzusteigen. Friedrich wies auf eine Untersuchung des Umweltbundesamtes hin, die sich mit der Art der transportierter Waren beschäftige. Danach zeige sich, daß in erster Linie Waren transportiert würden, die einen schnellen Transport

eigentlich nicht erforderten. Außerdem verwies er auf das schwedische Beispiel, wonach Landegebühren von den Emissionen abhängig seien.

Volker Hauff begann seinen Vortrag mit dem Hinweis, daß 25% des gesamten Weltfrachtverkehrs über Luft abgewickelt werde. Luftverkehr sei daher untrennbar mit der Zivilisation unserer Gesellschaft verbunden, in der die Parameter Globalisierung, Tertiärisierung und Freizeitzunahme hießen. Besonders die Preizeitindustrie verlange nach einem gut ausgebauten Flugverkehr.

Der Bau von Flughäfen gehöre zu den zentralen Faktoren der Wirtschaftskulturpolitik. Flughäfen seien die Magnete für bestimmte Wirtschaftszweige, wie etwa der hochsensiblen Elektronikindustrie. In Zeiten der globalisierten Wirtschaft seien Flughäfen eine Art globaler Marktplatz. Nicht umsonst habe IBM seine Europa-Zentrale des Lagers am Frankfurter Flughafen.

Weiterhin sei zu beobachten, daß die Bereiche, die den Flughafen suchten, zugleich Wachstumsbereiche seien. Doch Flugverkehr sei auch von Irrationalität geprägt, da weltpolitische Ereignisse sich unmittelbar auf ihn auswirken würden (etwa der Golf-Krieg).

Der Wirtschaftsfaktor eines Flughafens müsse stärker ins Bewußtsein rücken. Allein in Frankfurt nehme der Flughafen mit seinen 5 Mrd. Mark Umsatz den zweiten Rang nach dem Bankgewerbe mit seinen 8 Mrd. Mark ein. Für Berlin-Schönefeld werde eine Prognose von ca.50.000 Arbeitsplätzen gestellt. Abschließend forderte Hauff, daß nach der Allianzen-Bildung der Airlines (u. a. Lufthansa mit United Air) nun eine gleiche Strategie bei den Flughafen-Betreibergesellschaften folgen müsse.

Manfred Sinz stellte in seinem Beitrag das von dem Frankfurter Büro Albert Speer & Partner erarbeitete Strukturkonzept für den Raum Schönefeld vor. Ein wichtiges Ziel der Planung liege nicht nur in der Machbarkeit des Projektes und in einer weitgehend geregelten Ausweisung von Nutzflächen, sondern besonders müssten das Verfahren zur Umsetzung der Planungen und das Image des Standortes einen Schwerpunkt darstellen (vgl. Anlage). Außerdem müsse der Flughafen an die Verkehrsinfrastruktur angeschlossen sein, möglicherweise integriert in ein europäisches Magnetschwebbahn-Netz.

Rudolf Schäfer dankte den Referenten und faßte für die Diskussion die Positionen noch einmal zusammen. Hauff und Schulte hätten ein Gegensatzpaar gebildet, Friedrich sei „die kritische Umwelt-Stimme“ gewesen, Sinz habe nach den Visionen gefragt, die der Berliner Diskussion offensichtlich fehlten.

Frank Rothe warf ein, daß mehr Flugverkehr besser für die Stadt sei, weil dadurch die nationale und internationale verkehrliche Integration gewährleistet sei.

Unverständnis äußerte er zum Zustandekommen der Konstruktion der **BBF**.

Jürgen Erhardt forderte, daß zwischen den Zukunftsplanungen für Gesamt-Berlin auch die Planungen für Schönefeld integriert werden müßten.

Michael Cramer äußerte sich skeptisch, ob es innerhalb der EU durchsetzbar sei, daß es in Deutschland drei Luftverkehrskreuze geben könne.

Joseph Huber stellte in Frage, ob man überhaupt einen Trennstrich zwischen Drehkreuz und internationalem Flughafen machen könne.

Der Flughafen entscheide schließlich über die Zukunft der Stadtentwicklung. Aber die Wachstumsprozesse des Verkehrs würden sich verlangsamen, also müsse der Standort schnellstmöglich etabliert werden.

Volkmar Strauch konstatierte, daß die Entscheidung über den Standort längst gefallen sei. Also dürfe darüber keine Diskussion mehr geführt werden. Für den ausgebauten Flughafen Schönefeld werde die Güterbeförderung mit einem Anteil von mehr als 50 % einen wichtigen Faktor darstellen. Außerdem werde der gesamte Standort Berlin attraktiver, sobald die Schienenanbindung verbessert sei.

Klaus Diehl kritisierte die Prognose der BBF, wonach 18 % des Flugverkehrs Schönefeld als Drehkreuz nutzen. Dieses Potential sei jetzt offensichtlich nicht mehr vorhanden.

Michael Cramer regte eine Flughafen-Kooperation zwischen Leipzig, Berlin und Hamburg an.

Volker Hauff präziserte die Angaben über den Flugverkehr. Danach seien zwei Drittel Urlaubs- und Freizeitverkehr, ein Drittel Geschäftsverkehr. Der gesamte Markt stehe aber vor einigen Veränderungen. Sobald etwa die ICE-Anbindung zwischen Köln und Frankfurt bestehe, werde die Strecke CGN-FRA nicht mehr aus der Luft bedient. Er wies auch auf unterschiedliche Voraussetzungen für die Flugverkehrsentwicklung innerhalb der EU hin. Schiphol werde öffentlich subventioniert und könne Landegebühren senken. Frankfurt dagegen müsse alles selbst finanzieren und könne daher mit diesen niedrigen Gebühren nicht mithalten.

Rudolf Schäfer bedankte sich beim Publikum und den Diskussionsteilnehmern. Zusammenfassend blickte er auf die Sitzung des Stadtforums zurück. Am Standort wolle man nun nicht mehr rütteln, zu klären sei allerdings, inwieweit man die Entwicklung steuern wolle. Die Internationalität des Flughafens sei ein wichtiger Faktor für Wirtschaft. Es habe sich gezeigt, daß der Status quo nicht gehalten werden könne. Wichtig sei nun, ein Zeitfenster der Entscheidung zu formulieren. Berlin habe zudem ein Mehr an visionärer und politischer Haltung verdient, als derzeit zu spüren. Eine regionale Kooperation mit anderen Standorten sollte geprüft werden.

Zusammenfassung: Philipp Meuser

Empfehlungen der Lenkungsgruppe

Im Anschluß an die Sitzung faßte die Lenkungsgruppe des Stadtforums die Ergebnisse zusammen und formulierte die folgenden Empfehlungen an Senator Peter Strieder.

1. Standortentscheidung nicht anzweifeln

Die Standortentscheidung zum Ausbau von Berlin-Schönefeld ist gefallen und sollte nicht noch einmal angezweifelt werden. **Das** ständige Hick-Hack der vergangenen Monate trägt keineswegs zu einer weiteren Profilierung des Flughafenprojektes auf dem nationalen und internationalen Markt bei. Es muß auch deutlich gemacht werden, daß es sich bei den Planungen für Berlin-Schönefeld nicht um einen Neubau auf "grüner Wiese" handelt, sondern um den Ausbau eines bestehenden Standortes mit bereits vorhandener und ausbaufähiger Infrastruktur.

2. Flughafen als Garant der Zukunftssicherung begreifen

Weltweit zeigt sich, daß die Entwicklung von Flugverkehr und wirtschaftlicher Modernisierung untrennbar miteinander verknüpft sind. Flughafenbau und -entwicklung bedienen drei zentrale Elemente der Wirtschaftsentwicklung: Globalisierung, Tertiärisierung und Freizeitwachstum. Die zügige Entwicklung des Flughafens ist deshalb auch ein unverzichtbares Zukunftselement für die Wirtschaftsstrukturentwicklung der Region Berlin-Brandenburg. Mit dem Aurbau der Infrastruktur für den Flugverkehr wird nach allen globalen Untersuchungen die wirtschaftlich ertragreichste Infrastruktur überhaupt geschaffen. Dies gilt für die direkten wie für die indirekten Auswirkungen eines modernen Flughafens, die für Berlin-Brandenburg nach den bekannten Daten ein Volumen von etwa 50.000 direkt und indirekt Beschäftigten erwarten lassen.

Voraussetzung für eine solche Perspektive ist die Bereitstellung eines Angebots in der Größenordnung von zwei für den Interkontinentalverkehr ausgelegten Start- und Landebahnen. Notwendig ist weiterhin, daß sich Berlin aktiv um die Anwerbung einer Airline bemüht, die ihren Heimatstandort nach Schönefeld verlegt. Schließlich zeigt die internationale Entwicklung, daß sich Berlin an der derzeit beginnenden Allianzenbildung der Flughafengesellschaften beteiligen muß. Eine Kooperation mit anderen Standorten ist daher eingehender zu prüfen.

3. Strategie zur schnelleren Umsetzung anwenden

Auch wenn der erweiterte Flughafen seine volle Kapazität "erst" in zehn Jahren nutzen kann, müssen die grundlegenden Weichen bereits heute gestellt werden. Dazu muß die bisherige Konstruktion der Gesellschafter, die für die zögerliche Umsetzung der Planungen mitverantwortlich ist, kritisch überprüft werden. Zugleich hat auch die Politik eine deutlichere Position zu beziehen. Dabei geht es nicht nur um eine massive Beschleunigung der Entscheidungsprozeduren.

Vor dem Hintergrund der Entwicklung des Flugreisenmarktes muß sich der Standort Berlin seine Anteile schnellstmöglich sichern. Dazu gehört auch, daß sich der Flughafen für die Nutzer attraktiver als bisher darstellt. Die Sicherheit in der weiteren Planung ist daher ein wichtiger Garant für die Ansiedlung von Investoren und Betreibern. Um die Entwicklung schneller voranzutreiben und auf eine breitere öffentliche Basis zu setzen, sollte das Thema im Rahmen

des Stadtfomms weiter bearbeitet werden. In diesem Prozeß müssen auch Angebote für die negativ Betroffenen geschaffen und Anforderungen an die Reduzierung der ökologischen Folgerungen entwickelt werden. Während der laufenden Abstimmung übernimmt die Verwaltung die Rolle eines Dienstleisters für potentielle Investoren. Als öffentlicher Koordinator schafft sie dabei die rechtlichen und planerischen Voraussetzungen für das private Engagement.

4. Corporate Design für den Standort Schönefeld gestalten

Die Märkte für den Flugverkehr der Zukunft werden jetzt verteilt. Das Zeitfenster - dabei für die Region Berlin-Brandenburg einen strukturell bedeutsamen Anteil zu gewinnen - ist nur noch begrenzt geöffnet. Die Entscheidungsstrukturen und -prozesse der regionalen Akteure werden dieser Herausforderung derzeit noch nicht gerecht und müssen wesentlich verbessert werden. Dies gilt für die Schaffung eines starken, handlungsfähigen Flughafenmanagements aber auch für das Führungs- und Entscheidungsverhalten der Politik. Es muß auch verdeutlicht werden, daß das Flughafenprojekt einen zentralen Beitrag zur Zukunftsfähigkeit der Region leistet.

Eine solche Veränderung des Klimas kann nur durch eine intensive und kontinuierliche öffentliche Debatte und die parallele Entwicklung eines Corporate Design erreicht werden. Ein wichtiger Baustein für die Herausarbeitung eines Profils und Images des Flughafens ist die Einführung der Code-Bezeichnung **BER** und die schnelle Findung eines international ansprechenden Logos und Namens für den Flughafen. Hierfür sollte ein Ideenwettbewerb durchgeführt werden.

Begrüßung und Einleitung

Von Peter Strieder, Senator für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie

Sehr geehrte Damen und Herren,

warum ist es sinnvoll, daß sich ein Stadtforum mit dem Thema „Flughafen“ zum jetzigen Zeitpunkt auseinandersetzt, wo doch der Beschluß zum Standort des Flughafens nun kaum noch eine spektakuläre Neuigkeit ist?

Ich glaube, daß es dringend geboten ist, sich mit der Planung und dem Bau des Flughafens BBI im Rahmen einer breiten öffentlichen Diskussion auseinanderzusetzen.

Wenn ich mir die öffentliche Rezipation dieses Themas vor Augen halte, so dominiert eine Flächenverbrauch, Emissions- und Umweltbelastungen oder aber unmoralisch erscheinendes Geschäftgebaren beteiligter Gesellschaften stehen im Vordergrund des öffentlichen Interesses.

Immer wieder wird versucht, den Singelairport in Frage zu stellen. Partikularinteressen werden einer langfristigen Entfaltungsperspektive entgegengestellt. So auch aktuell mit der Absicht des ÖTV-Vorsitzenden Kurt Lange: ...

Die nachteiligen Folgen sind kritisch zu beurteilen. Sie stellen jedoch nicht die Gesamtheit des mit dem Flughafenbeschluß herbeigeführten Entwicklungshorizontes dar.

So gehen in dieser Betroffenheitssicht die entlastenden Effekte völlig verloren.

Denn die negativen Momente - Lärmbelastung und Flächenverlust - die dem Projekt zuzurechnen sind, fallen ja an anderem Orte in erheblichen Masse weg.

Durch die Konzentration auf einen Singelairport reduzieren sich für einen erheblichen Bevölkerungsanteil gerade diese Belastungen. Aus gegenwärtig drei Standorten wird einer.

Dieses Stadtforum soll jedoch nicht diese Überlegung weiter vertiefen und die unterschiedlichen Nachteile und negative Folgen miteinander abwägen.

Vielmehr beabsichtige ich, daß wir uns mit den Chancen des Projektes und den wirtschaftlichen Effekten für die Region Berlin/Brandenburg befassen.

Darüber hinaus aber auch mit einem bisher kaum berücksichtigten Aspekt - den Gestaltungsansprüchen, die die Region an das Projekt stellt.

Es geht um eine öffentliche Auseinandersetzung über das Profil und das Selbstverständnis des Vorhabens, denn nur diese Auseinandersetzung gibt uns die Möglichkeit, daß wir uns das ungeliebte Kind aneignen.

Ohne der folgenden Diskussion vorwegzugreifen, möchte ich zwei für mich bemerkenswerte Tatsachen nennen:

1. Es liegen mittlerweile gesicherte Erkenntnisse darüber vor, daß 1 Mio. Passagiere unmittelbar 1.000 Beschäftigte nach sich ziehen. Bei einem prognostizierten Aufkommen von 20 Mio. Passagieren bedeutet dies einen erheblich Zuwachs von Arbeitsplätzen.
2. Die Regionen, mit denen Berlin in Konkurrenz steht, verfügen alle über leistungsfähige Flughäfen. Flughäfen sind unter den gegenwärtigen Bedingungen nicht mehr Standortvorteile, sondern unerläßliche **Standortbedingung**. Wir können uns dieser notwendigen Infrastruktur nicht verschließen. Vielmehr sollten wir uns darauf konzentrieren

zu vergleichen, was die spezifische Entwicklungstypologie dieses Flughafens sein könnte. Was sind die immanenten Entwicklungsmöglichkeiten - die sich aus der besonderen geografischen und geopolitischen Lage ergeben? Wie können wir diese Möglichkeiten zum Vorteil der Region gestalten?

Gerade diese Gestaltungsabsichten scheinen mir bisher zu wenig Berücksichtigung gefunden zu haben. Ich hoffe, daß dieses Stadtforum einer Initialzündung gleich diese in den Vordergrund rückt.

Building for Air Travel - Der Flughafen als Bedeutungsträger

Von John Zukowsky

"Please fasten your seat belts, and see that your tray tables are stowed and your seatbacks are in the upright position." How many times have we heard these words as part of what will be a less than memorable event? Things were not always that way. Indeed, air travel used to be an exciting experience, and certainly it has influenced the architecture and design of our century to a perhaps greater degree than anything else, including even the automobile. Yet, because we have grown accustomed to the experience of flying, the airport and airplane now take on almost consistently negative connotations, as unsafe, noisy, and overcrowded. This is witnessed by recent criticism of airlines, airports, and the entire air traffic control system in our local and national press.' How could our perception of air travel have soured so thoroughly less than a century after that famous first flight by the Wright brothers in 1903? A brief examination of the roots of air travel might begin to explain what has happened to it and its public image over the past decades.

A look at early airports, aircraft factories, and airliners themselves reveals that their design vocabulary reflected designers' efforts to counter society's feelings of ambivalence and insecurity toward this new mode of transportation. Although visionary projects early in this century by Antonio Sant'Elia, Tony Garnier, Le Corbusier, and Hugh Ferriss, and airport competitions, such as that sponsored in 1929 by Lehigh Portland Cement, all urged the development of airports within existing transportation matrices, the projects that were realized provided familiar rather than radical solutions. Initially, designers drew upon forms established in rail transportation before they developed design and planning solutions particular to aviation. Thus, such early terminals as those at Glendale and Burbank, California, from 1928-30 projected the image of a suburban railway station: the Glendale facility was even called "Grand Central Terminal." Airplane factories and hangars from this era often took their design cues from the railyard shed, and airplane interiors, such as that of the Boeing 80A from 1928-31, imitated that of a Pullman railroad car. The latest aircraft were even put on display in railroad stations, in publicity stunts that were intended to entice more affluent and sophisticated travelers to this new means of transportation, especially as air travel was directly tied to an air-rail transcontinental service provided by Transcontinental Air Transport and the Pennsylvania and Santa Fe railroads. Passengers flew by day and traveled in railroad sleeping cars at night, on cross-country trips that lasted two days and two nights. Direct reliance on the railroad, however, and a dependence on familiar imagery to allay passenger fears eventually gave way to the simplified wall planes, open spaces, and structural expressiveness of International Style modernism, which served as the norm for airport design before and after World War II. In the interiors of their airliners, air carriers nonetheless often continued to pay homage to the luxurious sleeping compartments and lounges of streamlined railroad trains until well into the postwar period. As recently as the "jumbo jet" era of the late 1960s, airlines held on to their elaborate lounges, and the very latest ideas from British Airways offer firstclass passengers their own private compartments.

Airports took on the role of spurs to regional development well before World War II, and planners often sited new air facilities in relation to rail lines and highway interchanges. Gatwick Airport south of London is a good example of the former, and Frankfurt's Rhein-Main of the latter; both were built in 1936. Yet it was the postwar period that witnessed a real boom of

regional growth around airports, particularly evident in the case of large airports, such as Chicago's O'Hare International, the world's busiest with 66 million passengers in 1994, and now worth billions of dollars annually to Chicago and the surrounding suburban communities (see the essay by Robert Brueggemann in this volume). Moreover, airports and air transport have played an important social role in the twentieth century. On one level they have served, and continue to serve, as sources of pride and technical accomplishment. In many cases, Europe took the lead immediately after World War I with state support of airlines, aircraft manufacturers, and airports. Germany was the early leader, and she serves as a good case study of aviation in relation to national pride.

Weimar Germany became the first country to build a permanent airport and terminal when it constructed one in Königsberg (now Kaliningrad) in 1922 in East Prussia, in order to connect the city with the rest of Germany after it had been separated by territory ceded to Poland at the end of World War I. Other airports soon followed, the most famous being Berlin's Tempelhof of 1923. Despite Germany's defeat in World War I, her hegemony in aviation should not come as a surprise. In his recent history of German aviation, Peter Fritzsche discussed the integral nature of aviation to national consciousness in Wilhelmine, Weimar, and Nazi Germany, stating that this relatively new nation-state, regardless of its political outlook, actively supported air travel - the symbol of modernity - so as not to play a subordinate role in the modern world order. Even the Bauhaus, the much-vaunted avant-garde architecture and design school in Dessau (1925-32), sought the cooperation of the Dessau-based Junkers Aircraft Company, specialists in metal aircraft, in fabricating their early tubular-steel chairs.

Prominent German airports thus existed several years before comparable examples were built elsewhere in Europe and the United States. In the U.S. the Air Commerce Act of 1926 authorized the creation of civil airlines, but airport construction was left to local authorities until the 1938 Civil Aeronautics Act provided some funding for airports as a matter of national defense. Although such American aircraft as the Boeing 247 (1933) and the Douglas DC-3 (1931-32) paved the way for streamlined modern airliners - at least when compared with traditional Zeppelins and the more conservatively designed Junkers Ju 52-3m - it was Germany that held many world records in aviation. These included that for non-stop trips by commercial aircraft: in 1938 the 26-passenger Focke-Wulf FW200 Condor undertook two such flights, between Berlin and New York, and Berlin and Tokyo. This feat prefigured the significant role that land-based aircraft would play in the development of post-World War II commercial air transport, as opposed to the important prewar role played by flying boats and airships. Germany also led the world in passenger use of airports in its showpiece of the mid-1930s, the much-enlarged Tempelhof in Berlin which, in 1938, was among the world's busiest with 204,116 passengers on 26,950 flights. Likewise, German aircraft factories were among the most advanced, even offering extensive health facilities for workers, as at the Heinkel factory near Oranienberg from 1935. All this changed with Germany's defeat in World War II. In the postwar era the victors clearly took the lead, with new showcase airports at London's Heathrow (1955), New York's Idlewild (1957), and Orly in Paris (1961).

These new facilities of the 1950s and 1960s featured the most modern of design environments, which not only catered to travelers, but also increased recreational usage by families on weekends. Such visitors came to see the new jet aircraft from the large glass windows of the terminal or from the observation decks; or they could take the airport's sightseeing tour, dine in the restaurant overlooking the field, and even, as at Orly, visit an art gallery and movie theater. The introduction of fare discounts in the 1950s and 1960s and the appearance of the Boeing 747 (1968-69) and subsequent "wide body" planes, seating 300 to 500 people, in the 1970s

and 1980s further democratized air travel, as did the Airline Deregulation Act of 1978. But this popularity made air travel, airports, and airplanes major targets for terrorists in the 1970s and 1980s, the most infamous incident being the destruction of a Pan Am 747 over Lockerbie, Scotland, on December 21, 1988. Intensified security measures changed the planning of airports, deliberately cutting up the open flow of space, screening passengers at various stages, and eliminating casual sightseers from outdoor observation areas. With airports' recreational function thus restricted, architects and planners paid greater attention to developing passenger amenities in terminals of the 1980s, particularly with regards to shopping areas, which now provide airport management with ways to make their facilities both more attractive to visitors and, in turn, more profitable.

Although stores and services existed in airport terminals as early as the 1920s, the application of retail shopping-center management principles to the design of airport stores is a relatively recent phenomenon, reaching a sophisticated level with the opening of Pittsburgh's new airport in 1992. The "Airmail" at this facility, developed by British Airports Authority (BAA), features well-respected national and local merchants charging the kinds of competitive prices one finds in suburban shopping areas. BAA is planning to build an aviation theme park at Gatwick Airport - a 120,000-square-foot building to house a museum of aviation, interactive displays, flight simulators, and an amusement park ride based on baggage handling. These efforts are being planned to lure more visitors and their expendable incomes to the airport for recreational purposes, a return to an activity common in the 1950s and 1960s.

Thus, the social significance of the airport has changed since the mid 1920s. The airport has served as an outpost of civic and national pride, a mechanized processor of mass transit, a catalyst to urban and suburban growth, and an example of free-market enterprise trying to redefine itself and find a place within society beyond its functional purpose. This last, most recent development is clearly a consequence of postwar social values, an expression of the public's search for secure, controlled environments for entertainment in suburban malls, sports facilities, and even theme parks located within easy access of their homes. The essays and annotated plates in this volume provide the reader with a multifaceted survey of the development of airports and related facilities. However, since these building types would not exist were it not for the airplanes themselves and the companies that fly them, the rest of this introduction will look at the development of aircraft and airline design, especially as manifested in airplane interiors and corporate imagery. This discussion may then provide an appropriate context for the essays that follow.

Although there have been several publications on the architecture of airports including hangars - references to which can be found throughout the notes that accompany the essays in this book - very little has been written on airline corporate imagery or aircraft interiors in terms of design history, aside from a smattering of brief articles, and even few of these accurately identify the designers of aircraft spaces from the 1920s to the 1940s. It is hard to tell, for example, when the first architect, interior designer, or professional industrial designer planned the interior of an airliner. Airliners of the late 1920s and early 1930s often have interiors credited to the designer of the airplane, usually the factory's chief engineer. Though some of these engineers clearly drew on Modern Movement vocabulary, it seems as if the first architects and designers to execute aircraft interiors did so in the mid to late 1930s. Fritz August Breuhaus de Groot, a society architect and interior designer, with Cäsar Pinnau as his office designer, executed the interiors of a Heinkel 70 commuter plane for Lufthansa, as well as the interiors of the famed airship *Hindenburg*, both from 1935. Breuhaus was also responsible for the more

conservatively styled interiors of Hermann Goring's Junkers Ju 52-3m airplane, presumably at the same time.

Across the Atlantic, a number of important designers were involved in airplane projects: Norman Bei Geddes executed the interiors for Pan American's famous *China Clipper* of 1934-35; Henry Dreyfuss designed living-room environments (which probably remained unexecuted) for lounge chairs in United Airlines' DC-3s of 1936; and, in 1938-39, Raymond Loewy designed the interior of the Boeing 307 *Stratoliner* for TWA, while Howard Ketcham styled the same plane for Pan American. But all this activity belongs to the prehistoric era of designers and architects working with the aircraft industry. Breuhaus, Pinnau, Bei Geddes, Dreyfuss, and Loewy had active careers beyond their work for commercial aircraft, and they are perhaps best known for their other contributions to design. Ketcham, unfortunately, has drifted into obscurity. In all these examples it is hard to say what exactly the designer did beyond being a stylist or decorator. It seems that Bei Geddes, Loewy, and Ketcham did not establish much of the structural and spatial arrangements (for example, windows, bulkheads, and so forth) in their respective aircraft, which are more likely to have been the responsibility of engineers. Rather, their work, particularly in the case of Loewy and Ketcham, dealt with selecting the seat fabrics, window coverings, and some of the materials for the manufacturer-designed spaces of the aircraft.

This relationship changed with World War II, especially as the postwar period brought a boom in commercial air travel. Architects working for the military created spectacular camouflage ensembles for aircraft factories and, more importantly, designed and built what would be prototypical modernist airports and hangars for the new postwar age. And a designer such as Henry Dreyfuss attempted to promote the recycling of bombers into airliners by using some of the new materials that had been developed during the conflict, for instance, lightweight alloys and polarizer filters for the windows.

At the end of the war, established industrial designers such as Dreyfuss and Walter Dorwin Teague began a lifelong relationship with aircraft manufacturers: Dreyfuss designed the compartmentalized, room-like interior space (a Dreyfuss visual trademark) of Lockheed's sleek *Super Constellation* (1951), and Teague created the open, spacious, clean-lined interior of Boeing's *Stratocruiser* (1946-49). Still others at this time, for example, E. Gilbert Mason, did comparable work for the spaces of the Douglas entry into the postwar commercial airline business, the DC-6 (1947). Mason continued his career in aviation interiors with Dreyfuss at Lockheed and, later, ran his own aviation seating company. The postwar travel boom intensified in the mid-1950s with the introduction of a variety of jet-powered aircraft; these housed interiors by brand-name architects and designers, and constituted a "golden age" of design for commercial aviation. Among those active here were the famous Dutch architect Gerrit Rietveld, such established designers as Teague and Dreyfuss, as well as a newcomer such as Charles Butler. Butler offers an interesting case study of the difficulties involved in documenting the work of aircraft interior designers who are not among the "superstars" of architecture and design.

A student of designer Alexey Brodovitch at the Pennsylvania Museum School of Industrial Design (now the Philadelphia College of Art), Charles Butler worked for Raymond Loewy from 1944 to 1948, before becoming a partner in Butler and Zimmerman. Their first jobs were styling Northwest Airlines' model of the *Stratocruiser* (1948) and the interiors of Martin 404s for Eastern Airlines and TWA (1950). Butler made his first really independent contribution with the redesign of the Vickers *Viscount* turboprop airliner (1948-53). The standard Viscount interior had contoured bucket seats akin to those in a sports car, with writing tables in front of

some. The interiors designed by British architect and exhibition designer James Gardener for British European Airways (BEA) softened the sculptured contours of the seats and, curiously, de-emphasized the overhead hat racks by using netting, a familiar feature in trains and in earlier planes, such as the Boeing 247. When Trans-Canada Airlines (TCA) and, then, Capital Airlines ordered these new British turboprop planes in 1953-54, they hired Butler to "Americanize" the interiors. Butler's solution hid the large round fuselage ribs with a flattened roof of Fiberglas covered with PVC (Duracote) and included a cantilevered aluminum hat rack padded with Duracote . He incorporated more modernist straight lines in the seats and designed light-colored fabrics of beige, brown, and soft green, new plastic surfaces, and folding trays that fitted into the backs of lightweight folding seats. Further modifications for Capital included built-in shelves for carry-on baggage just behind the cockpit at the airliner's entrance, colored Melmac dinnerware, and a color-scheme of watermelon, beige, and light green with drapes in what Butler termed "Mt. Vemon plaid" - appropriate furnishings for an airline based in the nation's capital.

The *Viscount* was a hit in North America. Its quiet Rolls Royce Dart turboprop powerplants gave it a cruising speed of 320 to 350 miles per hour, and the 40 to 49 passengers aboard had excellent views through the large, distinctively oval windows. The success of this British-made plane led Lockheed, prompted by American and Eastern Airlines, to develop the turboprop Electra (1957) on an accelerated 39-month production schedule so that these two airlines would again be competitive with Capital. The success of the *Viscount* brought Butler many other aviation-related projects, including work on the interiors of Continental's *Viscounts* in the late 1950s, and this, in turn, led to numerous design commissions for that airline in the jet era of the 1960s. Because of Butler's achievements in designing interiors for the *Viscount*, much of his firm's work was with British aeronautical companies as the design consultant for interiors of airliners such as TCA's Vickers *Vanguard*, Vickers VC- 10, British Aircraft's BAC- III, Hawker-Siddeley's *Tnde t*, and the British Aerospace Concorde, most from the early to late 1960s. A number of these designs were produced by Butler's London office - Charles Butler Associates Design for Industry - in conjunction with his New York headquarters. Butler received numerous commissions for executive jet interiors throughout the 1960s as well as for airline corporate design, particularly for Canadian Pacific Airlines in the early 1960s and, in 1970, for TWA's standard ticket counters, its updated, twin-globes logo (a modification of Raymond Loewy's design from the early 1960s), and even the remodeling of Eero Saarinen's Trans World Airlines Terminal at Kennedy Airport. After his death, Butler's office closed in December 1975; his designers were scattered across the country, and information about the firm was equally dispersed, making it rather difficult to reconstruct his active practice.

As American carriers entered the jet age from the mid- 1950s to the early 1960s, the major American manufacturers -among them, Boeing, Convair, and Douglas - all strove to capture the market for these new high-speed machines. Convair hired General Motors stylist Harley Earl, already a design stylist for Eastern Airlines, to create the interiors of their Convair 880. His overhead interior racks had forms reminiscent of the stylized dashboards of automobiles from the 1950s. The Douglas team, led by designer J. A. Graves, with such staff designers as Chas. Willits and Harvey Bjomlie, all under the supervision of chief engineer E. F. Burton, planned the DC-8 interiors to feature seats that had all passenger controls for ventilation and light conveniently built in, and not overhead and difficult to reach as in other airliners . Few of these historical details have ever been known outside of selected aviation circles. Although the work of Walter Dorwin Teague and his successors at Teague Associates on Boeing airliners from 1945 to the present has long been recognized within the industry, the public knows very little about it, automatically attributing the design of aircraft interiors to the manufacturer or the

respective airline, not to a designer. Long-time employees of the Teague office, such as Frank Del Guidice, sometimes rate a mention in aviation histories, occasional articles, or newspaper obituaries. Yet, because of Boeing's continued success with airliners since the introduction of the 707 in the mid-1950s, Teague and his office, more than designers for Convair and Douglas, have shaped our notions of aircraft interiors, with imitations seen around the world. A case in point is the so-called "wide-body look" of sculptured, spaceship-like ceilings, enclosed overhead storage units, and molded walls, which Teague introduced in the 747 "jumbo jet" (1968-69) and which was subsequently applied to smaller, standard size 727 and 737 interiors. This, in turn, influenced Soviet manufacturers to incorporate comparable design features in their jetliners (fig. 19), and even seems to have had an impact on Douglas's designs of the DC-10 and on the work of Sundberg-Ferar in styling the Lockheed L-1011 (1970)." The latest Teague designs for Boeing testify to the manufacturer's enduring satisfaction with their work.

Boeing's and Teague's major competitor is the industrial design team at Daimler-Benz Aerospace Airbus, headed by Uwe Schneider. A veteran designer, responsible for the interior of the somewhat unorthodox VFW-614 commuter jet (1962-71) and of BMW's highly popular 700 series autos in the early to mid-1970s, Schneider became part of Deutsche Airbus (now Daimler-Benz Aerospace Airbus) in the early 1970s. He worked on the mid-1970s design of the A300 and on the A310 of the late 1970s and early 1980s. Originally, Airbus had developed the interiors of the A300 by having their German design team at Deutsche Airbus in Munich work with Eliot Noyes and Associates, Raymond Loewy's office, and David Ellis, but in the end many of the suggestions from these American designers were not implemented. In a way comparable to Charles Butler's work on the Viscount, Airbus was initially worried about entering the Boeing-dominated U. S. market; they wanted a designer to "Americanize" their aircraft before soliciting sales from U. S. carriers. In a way that typifies their non-conformist approach to making airplanes, Airbus invited several prominent industrial designers to submit proposals and, eventually, for the interior of the A300B they hired the small New Jersey-based design firm of Toshihiko Sakow, whose work with aircraft was untested. Sakow's design featured enhanced lighting to create illusions of greater space, and modified overhead storage bins with doors that opened up and back into the storage areas. Aspects of this interior were used in Eastern Airlines' A300B aircraft, but the A300 design in service today is the work of Schneider and his team. They have also designed the cabin of the A310 (1978; in service 1983) with comparable interiors that feature gently curved ceilings and walls divided into bays that visually break up the longitudinal tube into compartments below, a trademark of all later Airbus interiors .

Although it is relatively easy to document Teague's work for Boeing and the work of the Airbus interior design team because both are actively in business, research on other important designers, such as Charles Butler, is difficult, especially when office records have been dispersed. This difficulty is compounded by the inaccessibility of the corporate archives of some leading aircraft manufacturers in America and Britain as a result of mergers, corporate restructuring, or changes in the type of product they create (for example, from commercial to military aircraft). Study of the work of designers who shape airline corporate identity is similarly affected by this inaccessibility.

Since its 1967 design for Alitalia Airlines, Landor Associates of San Francisco has been recognized as a leader in the field of airline corporate identity, particularly after its recent work for British Airways. The BA job ranged over several thousand items on a variety of scales, from logo and stationery design to a redesign of the Concorde interiors that was undertaken slightly earlier than Air France's 1993-94 revamp of their Concorde interior by the noted

interior designer Andree Putman. A marked trend in airline corporate imagery of the 1990s has been to use the planes for advertising, an idea that began with Southwest Airlines' Shamu-Sea World plane and continued with planes honoring states in Southwest's market area. This idea has found dramatic expression, in 1995-96, with Western Pacific's "logo jets." These are, essentially, flying billboards that advertise a variety of things, such as the popular Fox Television show *The Simpsons*, the Broadmoor Hotel in Colorado Springs, and the Stardust Casino in Las Vegas, thereby generating additional revenue for the carrier and publicity for both the advertiser and the airline. Researchers can cite very early examples of airline advertising and corporate consciousness, such as Berlin architect Otto Firl's 1918 design of the Lufthansa crane, Bei Geddes's 1935 proposal to Pan American (presumably not accepted) for revitalizing their logo, ticket offices, and airway stations, or architect Zay Smith's 1937-40 redesign of the logo, aircraft markings, and uniforms and interiors of United Airlines' Boeing 247D and DC-3. Most design buffs and historians, however, believe that the comprehensive shaping of airlines' corporate identity dates back to the early to mid-1960s, to the work done by OÜ Aicher at Lufthansa and by Alexander Girard at Braniff, followed by that done by the Dreyfuss firm for American Airlines in the late 1960s and early 1970s. Another all-encompassing identity project to be carried out at this time was, in fact, the image program devised by Charles Butler for Canadian Pacific Airlines in 1960-61, which included aircraft interiors, dinnerware, logos, and uniforms. And there are even earlier documented efforts to achieve complete corporate redesign, such as those undertaken by Raymond Loewy for United, or by Edward Larrabee Bames and Charles Forberg for Pan American - programs that were implemented because in the mid-1950s these carriers were about to enter the new era of the jet age.

Pan American Airways used Bames's services, in 1955, to shape a new corporate image that would include the Boeing 707 and Douglas DC-8 jet transports they had ordered. Pan American wanted an image that they could use for a long time (what they referred to as "maintainability"), and they wanted that image first applied to existing ticket offices and aircraft and then expanded to embrace all aspects of their corporate identity as the new jets were delivered. Bames, who had been one of the Dreyfuss staff working on Consolidated Vultee aircraft towards the close of World War II, followed his graduation from Harvard by opening his own practice in New York in 1948. Forberg, also trained as an architect at Harvard and, for a time, a teacher of design at Chicago's Institute of Design, joined Bames in 1955 just after the latter had received the Pan American commission. Together, Bames and Forberg retained Pan American's globe from its previous logo, but enlarged and gridded it (without the traditional Pan American wing) in a lighter blue color. They chose a chiseled typeface and also created the abbreviated "Pan Am" in response to the popular public nickname given to the airline. In addition, they modified Teague's layout of the Boeing 707, selecting the seats and introducing the light blue color into the aircraft's ceiling and, in consultation with the famous textile designer Jack Lenor Larsen, the seat fabric. Although Pan American did not accept some of Bames and Forberg's ideas (including the colorful ground crew uniforms and the molded plastic flight bags), the famous logo and color schemes remained design trademarks of that carrier until competition resulting from deregulation of the airlines in 1978 and other factors eventually forced it into bankruptcy in 1991-92.

While Pan Am was searching for a new look in the jet age, United engaged Raymond Loewy in 1954 to reshape its corporate image and, as of 1955, to assist in selecting and designing their forthcoming jet equipment. Loewy started on existing DC-6B and DC-7 aircraft, and he then moved to create standard ticket offices, flexible-track interior seating arrangements for the airline's new DC-8 jets (1959), serving trays and table settings, aircraft livery - indeed, all corporate imagery, even the flight crew and stewardess uniforms. As Bames and Forberg had

introduced lighter blue hues to Pan Am's livery, so Loewy chose pale blues mixed with metallic gold highlights for United's interiors, a matching pale blue for the uniforms, and a patriotic red, white, and light blue for the aircraft exteriors. TWA took notice of Loewy's successful work for United and they, too, hired him in 1960 to reshape their corporate design as they planned their jet-age terminal at Idlewild Airport (now John F. Kennedy International).

That airlines and aircraft manufacturers hire industrial designers, architects, and corporate design specialists has thus become an increasingly established fact of commercial aviation since the end of World War II. The airlines need the services of these design specialists as much as they do their frequent flyer programs, computer reservations systems, or group sales agents, if they are to remain up-to-date in what is a very competitive, multibillion-dollar business. And the designers, in turn, prove that there is more to architecture and design for commercial aviation than airport terminals and airplane hangars. All are part of an integrated attempt to project the image of efficient modernity to potential customers. Indeed, this obsession with what is most modern is both a strength and a weakness, since it often causes the industry to ignore or discard things that are not the latest in design or technology. Hence, it is difficult to reconstruct precisely the story behind the works of some of these aircraft and airline design consultants from what the industry must perceive as the ancient history of the 1940s and 1950s. This disregard for history and this overemphasis on modernity are especially apparent if one considers the number of airports and aircraft facilities that have been demolished or extensively altered in past years. Although efforts have recently been made to restore sensitively, and to expand, Saarinen's famed Dulles International Airport and to restore the historic terminal of Washington National Airport from the early 1940s, these same years have also witnessed the demolition of the original United Airlines headquarters of 1938 by Albert Kahn at Chicago's Midway Airport; TWA's resistance to making their Saarinen-designed building at Kennedy Airport a landmark; and continued plans to demolish potential landmarks of aviation history, from Myron Goldsmith's famous hangar of 1958 at San Francisco International to the 1928-29 terminal of Hamburg's airport - the oldest functioning airport terminal in the world. In an industry that often views its aircraft and their interiors, its logos, and other design features as ephemeral, it is no wonder that the same attitude applies to buildings that serve air transport. It is our hope that the essays that follow will make us all more aware of the importance of commercial aviation to our designed environment and, in turn, make those whose livelihood is commercial aviation as sensitive to their heritage as they are to the needs of the present and future.

Literaturhinweis :

John Zukowsky (Hg.), Building for Air Travel, München, 1996 (Prestel-Verlag)

Die Kultur des Schneller und Weiter

Von Mark van den Heuvel

Gerne habe ich die Einladung angenommen, vor dem Stadtforum Berlin einen Vortrag zu halten. Das ist für mich eine schöne Gelegenheit, mal wieder nach Berlin zurückzukehren, zu der Stadt, die ich, in der alten gespaltenen, schizophrenen Lage, zweimal mit viel Freude und Interesse besucht habe. Damals gab es nicht im Entferntesten irgendwelche Pläne zu einem neuen Flughafen. Jetzt, einige Jahre später, aber schon. Es hat den Anschein, daß das Fliegen und alles, was dazu gehört, ein wichtiges Symbol für Modernisierung, städtische Entwicklung und Freiheit geworden ist.

Mit diesem Vortrag will ich einen Beitrag leisten zu der Diskussion in Berlin über den neu zu erbauenden Flughafen Berlin-Brandenburg. Nicht so sehr durch eine direkte Stellungnahme, sondern indem ich zuerst einen kritischen Blick werfe auf die Kultur des „Schneller“ und „Weiter“, die uns heutzutage umgibt. Anschließend werde ich auf die aktuelle Diskussion in den Niederlanden eingehen über die Notwendigkeit eines zweiten nationalen Flughafens und über das Verhältnis zwischen einem Flughafen und städtischer Entwicklung.

Zum Teil basiert dieser Vortrag auf einer Studie zu Modernisierung und dem Bedarf an schnellem Transport, die ich zur Zeit im Auftrag des niederländischen Verkehrsministeriums durchführe.

Neue Konzepte von Zeit und Raum

Lassen Sie mich anfangen mit einer Reise zurück in die Entstehungsgeschichte der heutigen Kultur, in der „schnell“ und „weiter“ wichtige Werte geworden sind: zurück ins neunzehnte Jahrhundert.

Während es sich im siebzehnten und achtzehnten Jahrhundert noch um ein Randphänomen handelte, wird „Bewegung“ charakteristisch für das neunzehnte Jahrhundert. Mehr denn je zirkulieren im Handel Geld und Güter. Der Mensch, bis dahin in Bezug auf Wohnen und Arbeiten ortsgebunden, wird durch das neue Phänomen der Lohnarbeit mobil. Und natürlich, es entstehen neue Formen der Mobilität und Kommunikation. Im Jahre 1825 fährt in England zum ersten Mal eine Dampfeisenbahn, und Mitte des neunzehnten Jahrhunderts überall in Europa. Weitere technologische Innovationen betreffen das Telefon, den Telegrafen, das Fahrrad, das Auto und Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts das Flugzeug.

Diese Erfindungen bedeuteten einen radikalen Bruch.

Von Julius Cäsar bis Napoleon war kaum die Rede von einer Beschleunigung. Erst als es möglich wurde, fossile Energiequellen bei Fahrzeugen und Maschinen einzusetzen, ergab sich eine radikale Beschleunigung.

Parallel dazu änderten sich Erlebnis und Verständnis von Zeit und Raum drastisch und das Phänomen Geschwindigkeit wurde entdeckt. Das Hier und Jetzt war immer verbunden gewesen mit dem Örtlichen, mit dem unmittelbar Sichtbaren, aber im neunzehnten Jahrhundert wurde es möglich, mit Personen zu kommunizieren, die nicht unmittelbar anwesend waren. Telefon und Telegraf brachten räumlich weit entfernte Leute einander näher. Aber zugleich verursachten sie größere Entfernungen im gesellschaftlichen Leben. Und mit dem Aufstieg von Eisenbahn, Fahrrad, Auto und später auch Flugzeug schien es, als ob Regionen und Städte

gleichsam zusammenwachsen. Es entsteht, mit den Worten der österreichischen Autorin Helga Nowotny, die Erfahrung der Gleichzeitigkeit. Mehr und mehr bekommen Menschen das Gefühl, Teil einer immer größeren Welt zu sein.

Die Einführung neuer Beförderungssysteme und Technologien führten auch zu einer bis dahin unbekanntem Wertschätzung von und Faszination für Geschwindigkeit. Die Geschwindigkeit der Fortbewegung von Menschen, Pferden und Schiffen war immer beschränkt, und man konnte sich einfach nicht vorstellen, daß eine Entfernung wesentlich schneller überbrückt werden könnte. Aber als dies sich doch als möglich erwies, änderte sich die ganze vorangehende Periode in eine Periode der Trägheit. Es entstand eine Trennung zwischen schnellem und langsamem Transport, und durch das Wissen, daß eine Strecke schneller zurückgelegt werden kann, entstand auch das Gefühl der Beeilung und des Zeitverlustes. Und von diesem Moment an hat diese Wertschätzung der Geschwindigkeit den modernen Menschen nie mehr losgelassen. Schon Ende des neunzehnten Jahrhunderts wurden Schriftsteller, Musiker, Designer und einfache Bürger durch die Geschwindigkeit neuer Techniken inspiriert. Man feierte einen Geschwindigkeitskult und betrachtete sich als eine Generation, die Zeit und Raum erobern wollte.

Zeit-Raum-Kompression und der epidemische Charakter der Geschwindigkeit

Es wird Ihnen deutlich geworden sein, daß dieser von mir kurz geschilderte Prozeß sich im zwanzigsten Jahrhundert stark weiter entfaltet hat. Unzählige Züge, Autos, Flugzeuge und eine ausgedehnte Infrastruktur von Schienen, Straßen und Flughäfen sind sozusagen gegen die Barrieren von Zeit und Raum eingesetzt worden. Im zwanzigsten Jahrhundert hat sich der Wunsch nach Beherrschung von Zeit und Raum radikalisiert.

Diesen Prozeß diese Besiegung von Zeit und Raum, können wir mit dem englischen Geographen David Harvey als „Zeit-Raum-Kompression“ bezeichnen. Mit „Zeit-Raum-Kompression“ meint Harvey, daß die Geschichte der Modernisierung eine Beschleunigung des Lebenstempos vor allem als Folge von Transport- und Kommunikationssystemen aufweist. Die Folge ist, daß räumliche Barrieren wegfallen und daß es den Anschein hat, als ob die Welt sich immer mehr in sich zusammenfallen würden.

Unsere Welt ist im Laufe der Jahrhunderte im Vergleich zu den Zeiten der ersten Entdeckungsreisenden fünfzigmal kleiner geworden, denn ein Düsenflugzeug reist fünfzigmal schneller als ein Segelschiff aus dem sechzehnten Jahrhundert.

David Harvey sowie andere Autoren betrachten das Phänomen der Zeit-Raum-Kompression als die Dynamik unserer Zeit. Charakteristisch für das moderne Leben ist, daß es sich in zunehmendem Maße über immer größere Entfernungen erstreckt, die immer schneller überbrückt werden.

Bei diesem Prozeß der Beschleunigung des Lebenstempos, der noch immer abgeschlossen scheint, treten widersprüchliche Phänomene auf, sowohl bei der Benutzung von Beförderungsmitteln wie von anderen zeitsparenden Maschinen. Wir haben unser ganzes Wissen dazu eingesetzt, Zeit zu sparen; schneller Transport, Telematik, allerhand Haushaltsgeräte, aber der Zeitdruck scheint nur größer geworden zu sein; wir haben selten eine Minute frei.

Dieser Widerspruch läßt sich ganz klar beim Transport wahrnehmen. Hohe Geschwindigkeiten führen an und für sich zu Zeiteinsparungen, aber die Geschichte lehrt, daß diese schon rasch

Wissen dazu eingesetzt, Zeit zu sparen; schneller Transport, Telematik, allerhand Haushaltsgeräte, aber der Zeitdruck scheint nur größer geworden zu sein; wir haben selten eine Minute frei.

Dieser Widerspruch läßt sich ganz klar beim Transport wahrnehmen. Hohe Geschwindigkeiten führen an und für sich zu Zeiteinsparungen, aber die Geschichte lehrt, daß diese schon rasch wieder in das Zurücklegen von noch größeren Entfernungen umgesetzt werden. Und indem man größere Entfernungen zurücklegt, braucht man wiederum schnelleren Transport, was eine neue Beschleunigungsrunde zur Folge hat. Geschwindigkeit, Beschleunigung haben einen epidemischen Effekt, niemand scheint sich dem entziehen zu können. Wir wollen immer mehr und immer weiter in Urlaub fahren, wir machen weltweit Geschäfte und ein Wochenende zu einem Verwandtschaftsbesuch in New York finden wir ganz normal. In den fünfziger Jahren reiste man in Holland wie auch in Deutschland jährlich etwa zweitausend Kilometer pro Person, bis heute hat sich dies auf etwa fünfzehntausend Kilometer erhöht. Fahrzeuge werden immer schneller, Hochgeschwindigkeitszüge fahren 250 bis 300 Stundenkilometer, und Autos werden, trotz des Hochbetriebs auf unseren Straßen, noch ständig schneller.

Das Bild einer Eiligen, sich immer in Bewegung befindlichen Gesellschaft drängt sich auf. Man kommt immer schneller in Orten an, wo man sich nur für immer kürzere Zeiträume aufhält. Immer mehr Menschen sind unterwegs, wodurch es immer schwieriger wird, sich zu treffen. Verabredungen zu machen oder Tätigkeiten aufeinander abzustimmen. Dies ist der Punkt, wo die Beschleunigung und die zunehmende Mobilität im Grunde ihren Zweck verfehlt. Wenn alle ständig unterwegs sind, wird Begegnung unmöglich.

Es ist wichtig, festzuhalten, daß die Entwicklung von immer schnelleren Transportsystemen einhergeht mit der Entwicklung von immer fortgeschritteneren Kommunikationssystemen. Das Aufkommen der Eisenbahn verlief gleichzeitig mit der Einführung des Telefons und des Telegrafens; die Benutzung des Autos verlief parallel zur Verbreitung des Fernsehens und die massenhafte Benutzung des Flugzeugs hatte als Gegenstück die massenhafte Verbreitung von Personalcomputern, Faxgeräten, Mobiltelefonen und E-Mailing. In Anbetracht dieser Entwicklung gibt es keinen Grund, davon auszugehen, daß Kommunikationstechnologie die Notwendigkeit zur Beweglichkeit beseitigen wird, wie aber manchmal schon argumentiert wird. In einigen Fällen tritt dieser Effekt natürlich schon ein, aber durch die Bank genommen gehen neue Technologien einher mit noch mehr Reisen. Beide sind Teil derselben Entwicklung einer zunehmenden Zeit-Raum-Kompression.

Luftverkehr als Radikalisierung der Modernität

Aufgrund des bisher Gesagten lassen sich - so hoffe ich - die heutigen Entwicklungen besser einordnen. Ich habe, in groben Zügen, die Hintergründe des zunehmenden Flugverkehrs skizziert und als dessen Folge die allgemein empfundene Notwendigkeit zum Bau von mehr und größeren Flughäfen.

Mit der Vermassung des Flugverkehrs ist eine neue Runde der Transportbeschleunigung, der Zeit-Raum-Kompression, in Gang gekommen. Das Ende ist noch nicht in Sicht. Während das Wachstum des Autos, wenigstens in Holland, aber wie ich glaube auch sonstwo in Europa, in den letzten Jahren nur noch sehr allmählich verläuft - faktisch parallel zum Wirtschaftswachstum- , wächst der Flugverkehr explosiv. Die Zahlen sprechen für sich. Studien zeigen, daß die Passagierzahlen auf den europäischen Flughäfen sich bis zum Jahr 2010 auf 800 Millionen verdoppeln werden, ein Wachstum um jährlich 26 Millionen Passagieren, genau die Zahl, die Amsterdam-Schiphol zur Zeit abfertigt. In den kommenden fünfzehn Jahren werden

europäische Flughäfen einen Betrag zwischen 100 und 120 Milliarden Mark aufwenden für Kapazitätserweiterung und Anpassung der umliegenden Infrastruktur.

Weltweit liegen die betreffenden Investitionen im selben Zeitraum bei 530 Milliarden Mark - schwindelerregende Summen.

Oder haben Sie geglaubt, daß nur die Erweiterung der Berliner Flughafenkapazität auf der Tagesordnung steht? Aber nein, es sind Megaprojekte geplant in Großbritannien (Terminal 5 auf Heathrow), in Italien (Mailand Malpensa 2000), in Griechenland und in Holland.

In Holland ist jedoch noch keine Entscheidung zur Erweiterung von Schiphol Airport getroffen worden, aber es ist eine nationale Debatte im Gange über die Zukunft der Luftfahrt und die Notwendigkeit eines zweiten Schiphol. Eine wichtige Debatte, denn es geht um wirtschaftliche Entwicklung, aber auch um Umweltverschmutzung und den knappen Raum, der in den dichtbevölkerten Niederlanden noch vorhanden ist. Ich möchte kurz näher auf diese Debatte eingehen.

Ausgangspunkt der Diskussion ist das momentane enorme Wachstum von Schiphol. Schiphol, der viertgrößte Flughafen Europas, nach London, Paris und Frankfurt, wird schnell zu klein. Das Passagieraufkommen, zu einem Großteil Transitpassagiere, wächst enorm. Die niederländische Regierung hat beschlossen, daß eine Erweiterung von Schiphol erlaubt ist, aber aus Umweltgründen darf der Flughafen nicht mehr als 44 Millionen Passagiere jährlich abfertigen. Die allgemeine Erwartung war, daß diese Zahl erst in etwa fünfzehn bis zwanzig Jahren erreicht werden würde. Aber es sieht so aus, als ob dies viel früher der Fall sein wird, wodurch die Frage einer Erweiterung bereits jetzt auf der politischen Tagesordnung steht. Die Frage ist nun, ob eine eventuelle Erweiterung von Schiphol am jetzigen Standort durchgeführt werden soll, oder ob an anderer Stelle ein neuer Flughafen gebaut werden soll. Die Meinungen gehen stark in die Richtung eines zweiten nationalen Flughafens. Standort? Im Markermeer (beim IJsselmeer, nördlich von Amsterdam), auf der Maasebene bei Rotterdam, oder, jawohl, auf einer künstlichen Insel in der Nordsee, ausgestattet mit einer superschnellen Eisenbahnverbindung, die die Passagiere in 15 Minuten nach Schiphol bringt.

Demjenigen, der, wie ich, die Diskussion kritisch beobachtet, fällt sogleich auf, daß viele sich kaum fragen, ob ein Wachstum des Flugverkehrs wünschenswert ist. Diese Frage scheint überholt. Dennoch darf dieser Punkt meiner Meinung nach nicht in der Diskussion fehlen. Es bleibt wichtig, die Frage zu stellen, ob die ständige Beschleunigung des Transports eine erstrebenswerte Option ist. Vorhin habe ich auseinandergesetzt, daß Beschleunigung und Geschwindigkeit letztendlich zu einem neuen Drang nach mehr Geschwindigkeit führt, und damit zu einer noch größeren Eile und nach einem noch höheren Lebenstempo und noch mehr Infrastruktur, um die Geschwindigkeit zu ermöglichen. Die Balance zwischen schnell und langsam, zwischen dem Sein und dem Unterwegs-sein scheint immer stärker gestört zu werden.

Und natürlich gibt es auch ökologische Gründe, weshalb wir optieren können für eine, wohlgemerkt, etwas langsamere Beschleunigung. Es würde zuviel Zeit in Anspruch nehmen, an dieser Stelle die Umwelteffekte des Fliegens zu erörtern, und eigentlich sind diese in groben Zügen auch wohl bekannt: das Fliegen und im allgemeineren Sinne die Überwindung von Zeit und Raum stellen eine schwere Belastung dar. Wir entziehen alle zusammen der Erde gigantische Mengen an Energie und Material, und entsorgen unsere überschüssigen und giftigen Abfälle in dieser selben Erde. Wir sind jedoch auch erfinderisch bei der Lösung von Umweltproblemen, aber es bleibt die Frage, ob dieser Einfallsreichtum ausreicht, die nachteiligen Folgen der immer höheren Geschwindigkeiten beim Transport und bei der

Kommunikation auszugleichen. Noch immer ist es so, daß eine Flugreise einer Person von Amsterdam nach Athen genausoviel kostet wie eine ganzjährige Beheizung eines Einfamilienhauses.

Ein anderes auffälliges Element in der Diskussion ist der Konkurrenzkampf zwischen den europäischen Flughäfen und das völlige Fehlen eines europäischen Denkens. Schiphol will erweitern, weil es auch in Zukunft, neben einigen anderen Flughäfen, Mainport bleiben will. Und Schiphol führt, genau wie andere europäische Flughäfen, ins Feld, daß der Konkurrent auch erweitern will und daß Marktanteile verloren gehen, wenn nichts unternommen wird. Und so entsteht im europäischen Maßstab ein beinhardter Konkurrenzkampf, der vielleicht mehr Nach- als Vorteile mit sich bringt. Indem man sich auf eigene nationale oder regionale/städtische Bedeutung konzentriert, wird das Problem des Luftverkehrs in internationaler Perspektive aus den Augen verloren. Der Gewinn, der in einem Land erzielt werden wird, wird durch die Verluste in einem anderen Land wettgemacht. Wesentliche Fragen werden nicht gestellt. Was für eine Zukunft wollen wir eigentlich für die Luftfahrt in Europa? Wollen wir eine Situation wie in den Vereinigten Staaten, wo man noch viel mehr fliegt als hier? Man würde denken, daß hier die Chancen für eine europäische Luftfahrtpolitik liegen, in der eine europäische Perspektive aufgezeichnet wird zu einer Zukunft der Luftfahrt in einem Bezug zu Umwelt und Wirtschaft.

Und mit letzterem Punkt, der Wirtschaft, sind wir beim vermutlich wichtigsten Argument angelangt für den Bau neuer Flughäfen sowie die Erweiterung von bereits existierenden: Stimulierung des Luftverkehrs ist gut für die Wirtschaft. Man verdient daran und es werden viele Arbeitsplätze geschaffen. Das ist eindeutig wahr. In Holland gilt, daß Schiphol nicht nur gut ist für die örtlichen Unternehmen in und um Amsterdam, sondern die gesamte Volkswirtschaft stimuliert. Für größere Länder wie Deutschland gilt dies wohl auch, aber in geringerem Maße. In Deutschland gibt es auch noch einen Konkurrenzkampf zwischen einzelnen Städten. In München jubelt man, weil man Düsseldorf überholt hat. Und die Diskussion hier in Berlin handelt doch zu einem Großteil von dem Zusammenhang zwischen dem neuen Flughafen und der städtischen Entwicklung.

Und auch hier verweisen die Befürworter auf den enormen ökonomischen Gewinn dank eines neuen internationalen Flughafens. Gegner verweisen auf Lärmbelästigung und Umweltverschmutzung. Mit anderen Worten, der Kern der Diskussion betrifft wirtschaftliche Entwicklung und Lebensqualität, und die große Frage ist, ob in diesem Fall der Impuls für die städtische Wirtschaft auch in eine höhere Lebensqualität umgesetzt wird.

Diesbezügliche Zweifel scheinen mir berechtigt. Ein großer Flughafen ist zwar faszinierend, aber seine Umgebung ist so gut wie unbewohnbar und viele Einwohner benachbarter Orte werden durch Flugzeuglärm belästigt. Darüber hinaus bringt ein großer Flughafen viel sonstige Infrastruktur, Schienen, Straßen mit sich, wodurch die weitere Umgebung mit einem starken Verkehrsbetrieb konfrontiert wird. Ich las vor kurzem, daß der Flughafen von Dallas in den Vereinigten Staaten ebenso groß ist wie das gesamte bebaute Gebiet von Paris und daß er in Zukunft mehr als hundert Millionen Passagiere abfertigen wird. Unvorstellbar.

Daß Großflughäfen zur Lebensqualität einer Stadt beitragen, läßt sich meiner Meinung nach kaum aufrechterhalten. Eher ist es so, daß ein Großflughafen seine eigene Stadt und ein eigenes Stadtleben kreiert. Es erscheinen Läden, Restaurants, Hotels, Geschäftszentren, Kasinos und Diskotheken. Nur die Bewohner dieser „Städte“ sind etwas merkwürdig. Die Vielfalt an Individuen, so kennzeichnend für eine Stadt, fehlt hier völlig und ist einer Gleichförmigkeit von

Menschen, die unterwegs sind, gewichen. Menschen ohne Wurzeln, fast wortwörtlich footloose, „in der Schwebel“.

Es ist interessant, einen Vergleich anzustellen mit einem anderen Knotenpunkt sich fortbewegender Menschen: nämlich mit dem Bahnhof. Genausowenig wie heutzutage der Flughafen gehörten früher die Bahnhöfe der Großstädte zum Stadtkern. Der Bahnhof ist lange Zeit ein mehr oder weniger fremdes Anhängsel der Stadt gewesen. Im vorigen Jahrhundert schrieb der Franzose Perdonnets noch „Man hat lange Zeit fälschlicherweise angenommen, die Bahnhöfe würden für Bewohner der Städte zu Anziehungspunkten werden. Ganz im Gegenteil jedoch steht heute fest, daß man sich eher von diesen lärmenden Zentren fernhält. Die Hotels, die den Bahnhöfen am benachbartesten sind, gehen in der Regel schlecht.“

Aber später kam die Verbindung zwischen Bahnhof und Stadt doch noch zustande. Wer die Stadtpläne der großen europäischen Stadt studiert, sieht, daß im Laufe der Stadterweiterung die Bahnhöfe ins Zentrum der Stadt gerückt sind. In Berlin zum Beispiel wuchs ab 1860 die Innenstadt gleichsam um die Bahnhöfe herum, und dies war auch in anderen europäischen Städten der Fall. Seit dieser Zeit trat der Bahnhof sowohl physisch als auch psychologisch in Verbindung mit der Stadt. Es entstand eine große Betriebsamkeit und Mobilität in der Umgebung der Bahnhöfe, die immer stärker die städtische Entwicklung prägten. Daneben entwickelten sich Bahnhöfe zu psychologischen Ankerplätzen in der Stadt; ein Ort zur Begegnung und manchmal zum kulturellen Austausch für den Stadtbewohner und seine Gäste. Ein solch starke Bindung wie diese zwischen Bahnhof und Stadt kann nie realisiert werden zwischen einem Mega-Flughafen und der Stadt. Ein Mega-Flughafen bleibt in vielerlei Hinsicht eine Stadt für sich, oder vielleicht sogar eine Anti-Stadt. Der Amerikaner Douglas Coupland schreibt über Chicago O'Hare Airport, den größten Flughafen der Welt: „O'Hare is perhaps the most metaphysically nonexistent locale ever dreamt up. Plexiglas sheeting between ourselves and the world. Jets may well be the vessels in which drama occurs, but the hub (main airport) is the stopping of time; human biology divorced from narrative and nature“. Auf deutsch:

„O'Hare ist vielleicht der metaphysisch am Wenigsten existente Ort, den man sich vorstellen kann. Plexiglaswände zwischen uns und der Außenwelt. Flugzeuge mögen zwar die Fahrzeuge sein, in denen Dramen passieren, aber der Flughafen (main airport) ist der Zeitstillstand; menschliche Biologie getrennt vom Erzählfluß und von der Natur.“

Die Karawane als Zukunftsbild

Zum Schluß möchte ich kurz in die Zukunft blicken. Vielleicht ist die Karawane die beste Metapher für die anscheinend bevorstehende Zukunft. Vielleicht erleben wir im Moment eine Übergangsperiode, in der wir uns noch gewöhnen müssen an den natürlichen Zustand des modernen Menschen: das Reisen. In der ständig weiterziehenden Karawane findet man Reisende, für die das Reisen nur ein Ortswechsel ist, und Menschen, für die die Reise an sich das Wichtigste ist. Während der **Reise** und an jedem Aufenthaltsort gemßt man das, was dieser zu bieten hat, aber man führt auch zum Teil die eigene Wirklichkeit mit sich oder sucht diese an dem neuen Ort.

Wenn dies so ist, dann sind die Großflughäfen die perfekten Illustrationen unseres zukünftigen Lebens; gateways to the future (=Tore der Zukunft), und dann wünsche ich Ihnen „gute Reise“!

Zum Stand der Flughafendiskussion in der Region Berlin/Brandenburg

Von Ewald B. Schulte (Abschrift nach Ton-Mitschnitt)

Ich bin gebeten worden, bei meinen Ausführungen mich im Wesentlichen auf die Frage zu konzentrieren welche Kräfte der Realisierung eines Singleflughafens in dieser Region entgegenstehen.

Dazu aus meiner Sicht eine ketzerische Vorbemerkung. Ich glaube, daß eine Luftverkehrspolitik, die sich an den tatsächlichen Verkehrsbedürfnissen der Hauptstadt und ihres Umlandes orientiert, hier spätestens seit Ende 1992 nicht mehr stattfindet. Seither wurde die Flughafendiskussion stets überschattet von den Spekulationsverlusten des in der Nachwendeeuphorie erworbenen Schönefelder Baufeldes Ost. Dies schlägt sich in der Flughafen-Holding mit Verlusten von circa einer halben Milliarde Mark nieder.

Da sich die drei Gesellschafter der Flughafen-Holding angesichts der chronisch leeren öffentlichen Kassen nicht in der Lage sahen und sehen, die Holding zu entschulden, wurde bereits die Standortentscheidung zu Gunsten von Schönefeld ganz wesentlich auch unter dem Gesichtspunkt getroffen, die Baufeld-Ost-Verluste zu minimieren, also keine verkehrspolitische Entscheidung, sondern eine fiskalisch motivierte Entscheidung.

Eine ernsthafte Diskussion über die ökonomische Alternative eines Großflughafens mit einer Kapazität von bis zu 40 Millionen Passagieren jährlich - also der Erreichung eines in der Größenordnung mit dem Flughafen Frankfurt(Main vergleichbaren Drehkreuzes - fand vor diesem Hintergrund gar nicht erst statt.

Behindert wurde - und wird - die Berliner Flughafendebatte zusätzlich dadurch, daß die drei Gesellschafter jeweils unterschiedliche Partikularinteressen verfolgen.

Die politischen Kräfte des Landes Brandenburg trauern noch immer der verpassten Gelegenheit nach, durch den Bau eines Superairports in Speerenberg ihr Landesentwicklungskonzept der dezentralen Konzentration voranzutreiben. Ziel der Landesregierung war es ursprünglich, durch den Bau des Großflughafens in Speerenberg ein mit diversen militärischen Altlasten behaftetes Gelände unter Inanspruchnahme von öffentlichen Mitteln zu sanieren sowie die wirtschaftliche Entwicklung dieser extrem strukturschwachen Region voranzutreiben. **Die** nach dem Konsensbeschluß einsetzende Trauerarbeit reicht soweit, daß bis in die Landesregierung hinein nicht begriffen wird, daß auch der Standort Schönefeld zu Brandenburg gehört, eine Airportentwicklung hier also ebenfalls im Landeinteresse liegen könnte. Stattdessen gilt Schönefeld unverändert als schlechtere Lösung, die nach Möglichkeit im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu Gunsten einer Rückkehr zur Speerenbergoption gekippt werden sollte.

Diese Speerenbergoption hingegen ist zwar Bestandteil des Konsensbeschlusses, aber sie dürfte mit der Mehrheitsfraktion der Berliner Regierungskoalition kaum durchzusetzen sein. Der CDU-Fraktion gilt das von Potsdam durchzuführende Planfeststellungsverfahren für Schönefeld als entscheidender Prüfstein dafür, ob die Milliardeninvestition eines Single-Flughafens überhaupt als gemeinsames Investitionsvorhaben beider Länder realisiert werden kann. Vor diesem Hintergrund ist es mehr als bedauerlich, daß es den Verantwortlichen nicht gelungen ist, für den Bau des Single-Flughafens eine gemeinsame Planfeststellungsbehörde beider Länder zu etablieren. So steht Brandenburg in der Pflicht. Wenn es scheitert, hat Berlin

jemanden, dem man den Schwarzen Peter zuschieben kann. Zudem tut sich die CDU Fraktion überaus schwer damit, die Bequemlichkeitsvorteile des lukrativ betriebenen Stadtflughafens Tegel aufzugeben. Allen Singleairportbekenntnissen zum Trotz gibt die CDU einem bis an die Kapazitätsgrenzen gehenden Betrieb Tegels bei gleichzeitiger Nutzung des bestehenden Flughafens Schönefeld als reines Überlaufbecken eindeutig den Vorzug vor der Alternative eines stadtfemen Flughafen-Neubaus.

Der Bund schließlich macht seine Entscheidung von möglichst niedrigen Kosten für die zu schaffende Verkehrswegeinfrastruktur abhängig. Keinesfalls zu leugnen ist zudem das Interesse, den künftigen Regierungssitz Berlin mit einer möglichst stadtnahen Luftverkehrsanbindung auszustatten.

Bei einem solchen Interessengeflecht der Gesellschafter wäre eigentlich ein überaus führungsstarkes Flughafenmanagement vonnöten, um die luftverkehrspolitischen Belange in der Airportplanung an die erste Stelle zu setzen. Angesichts der extremen Verschuldung kann von einer starken BBF-Geschäftsführung überhaupt keine Rede sein. Die ist im Gegenteil kaum handlungsfähig. Jede noch so kleine Investitionsentscheidung muß zuvor mit den Gesellschaftern abgestimmt werden und das mittlerweile schon in zwei Aufsichtsgremien. Die politische Entscheidung, die Flughafen Holding zeitgleich mit dem Ausbauprojekt zu privatisieren, führt zu weiteren Einschränkungen.

Dazu das aktuelle Beispiel: Angesichts einer weitgehenden Kapazitätsauslastung bemüht sich der Flughafen Frankfurt/Main seit geraumer Zeit intensiv um Kooperationen mit anderen Verkehrsflughäfen. In Saarbrücken etwa hat die FAG bereits die Mehrheit der Anteile übernommen. Verhandlungen mit anderen Flughäfen laufen. Seit gestern ist klar, daß sich Frankfurt auch um die Übernahme der NRW-Landesbeteiligung am Flughafen Düsseldorf bewerben wird. Wie das BBF Management intern einräumt, hätte eine weitgehende Kooperation der Berliner Flughäfen mit der Frankfurter Flughafen AG etwa in Form einer gemeinsamen Betreibergesellschaft im internationalen Wettbewerb auch für die Hauptstadt entscheidende strategische Vorteile. Eingehen kann die BBF eine solche Verbindung so lange nicht, wie das Privatisierungsbemühen läuft, da nahezu alle an der BBF interessierten Investoren eigene Betreiberinteressen haben. Damit besteht einmal mehr die Gefahr, daß der Luftverkehrstandort Berlin in einer entscheidenden strategischen Frage, nämlich der sich jetzt vollziehenden Neuordnung der deutschen Verkehrsflughäfen, den Anschluß verpasst.

Angesichts dieser Ausgangslage war es nur eine Frage der Zeit, daß der äußerst mühsam erreichte gesellschaftliche Konsens zur Konzentration des Berliner Luftverkehrs auf künftig nur noch einen Hauptstadtflughafen auseinanderbricht. Das ist ebenfalls seit gestern Realität. Wegen des nicht gekälten Arbeitsplatzrisikos hat die Arbeitnehmerseite ihr bisher zustimmendes Votum zur **BBF** Privatisierung und zum Single-Airport aufgekündigt. Stattdessen fordert die Gewerkschaft jetzt die Standorte Tegel und Schönefeld parallel zu betreiben und zu entwickeln.

Fazit: von einer Planungssicherheit für den einen Hauptstadt-Airport kann meines Erachtens derzeit überhaupt keine **Rede** sein, zumal Aufsichtsräte und Management mit zumindest dubios erscheinenden Praktiken bei der Planung und Auftragsvergabe unverändert kaum eine Gelegenheit auslassen, das Ausbauprojekt öffentlich zu diskreditieren. Damit aber betreiben sie faktisch die Festschreibung des Status Quo. Konsequenz: Das Luftverkehrskreuz Berlin bleibt auch nach der eindeutig verpaßten Chance der unmittelbaren Nachwendezit Vision. Schlimmer noch: Bleibt es bei der Entscheidungsblockade von Gesellschaftern Gremien und Geschäftsführung, scheint selbst eine angemessene Entwicklung der Regionalf Flughäfen Tegel und Schönefeld gefährdet.

„Die Entwicklung des europäischen Flugreiseverkehrs bis 2010“

Von Michael P. Brown

Mein Name ist Michael Brown. Ich bin verantwortlich für Beratung und Prognosen des Internationalen Luftverkehrsverbandes - International Air Transport Association, kurz **IATA**, mit Sitz in Genf.

Ein großer Teil meiner Tätigkeit befaßt sich mit Flughäfen. Mit meinen Ausführungen möchte ich heute Ihre Aufmerksamkeit auf die Erfahrung lenken, die wir bei der Durchführung von Projekten und dabei im besonderen bei unseren Untersuchungen zu Streckenentwicklungen und zu Strategien zur Entwicklung von Flughäfenkreuzen in aller Welt gewonnen haben. Hier in Deutschland haben wir mit vier Flughäfen zusammen gearbeitet, und ich glaube, daß wir den deutschen Markt gut kennen.

Ich habe meine Ausführungen in zwei Teile gegliedert. Zunächst möchte ich auf das voraussichtliche Verkehrswachstum im allgemeinen, in Europa und in Deutschland, und schliesslich möchte ich Ihnen darlegen, was dies für Berlin bedeuten könnte.

Betrachten wir die Zunahme der Nachfrage von Luftbeförderung (vgl. Schaubild 1).

Vorhersagen der Nachfrage sind nicht so schwierig wie Sie vielleicht glauben. Über einen längeren Zeitraum kann gewöhnlich eine Trendlinie gezogen werden. Das Problem liegt in der Festsetzung eines diesbezüglichen Datums.

Bei einem kurzen Zeitraum verursachen unerwartete Ereignisse Fluktuationen, (vgl. Schaubild 2) Deshalb sind Langzeitvoraussagen oft zuverlässiger als solche, die einen kürzeren Zeitraum abdecken.

Das kann von Vorteil für Flughafenprognosen und von Nachteil für Prognosen für Fluggesellschaften sein. Der Grund dafür liegt darin, daß, obwohl Partner in derselben Branche, Fluggesellschaften und Flughäfen dazu neigen, sehr unterschiedliche Zeitkonzepte zu haben. Die Natur des Flugbetriebes bringt es mit sich, daß das Management einer Fluggesellschaft mit sehr kurzen Planungshorizonten arbeitet, im Gegensatz zu Flughäfen, die 25 oder 30 Jahre in die Zukunft planen müssen.

IATA erstellt jährliche weltweite Kurzzeit- sowie regionale Langzeitvorhersagen.

Die jährliche IATA-Vorhersage ist eine Kombination der Sicht der IATA selbst mit der Linienfluggesellschaften. Sie erscheint jedes Jahr im September und umfaßt einen Zeitraum von fünf Jahren. 84 Fluggesellschaften haben uns letztes Jahr Informationen geliefert. Die Vorhersage macht sich auch die Informationen zunutze, die der IATA Beratungsdienst (Consultancy Services) im Zuge seiner Untersuchungen, die er für Flughäfen und viele andere Organisationen in der ganzen Welt durchgeführt hat, zusammengetragen hat.

Die vorliegende Vorhersage umfaßt den Zeitraum von 1996 bis im Jahre 2000. Sie ist hochgerechnet auf Grundlage der Daten von 1995. ICAO schätzte, daß der internationale Linienverkehr 1995 weltweit 371 Millionen Passagiere beförderte (vgl. Schaubild 3).

Unsere vorhergesagten Wachstumsraten wurden auf die Gesamtzahl der ICAO übertragen mit dem Ergebnis eines projizierten durchschnittlichen jährlichen Wachstums von Passagierzahlen von 7,1%. Dies bringt die Anzahl der internationalen Linienpassagiere in der ganzen Welt im Jahre 2000 auf 522 Millionen bringt.

Dies bedeutet, um es in eine perspektivische Ansicht zu bringen, eine Zunahme von 151 Millionen Passagieren und entspricht etwa 860,000 Flügen mit einem 250 sitzigen Flugzeug bei einem Ladefaktor von 70%.

Das Wachstum der Zahl der Passagiere für Inlandflüge wird etwas geringer angenommen als das für internationale Linienflüge. Wir erwarten eine jährliche Durchschnittswachstumsrate von 6% für den Fünfjahreszeitraum bis 2000 (vgl. Schaubild 4).

Dennoch bedeutet dies eine Gesamtzahl von mehr als 1.2 Milliarden Passagieren von Inlandlinienflügen im Jahre 2000.

Wenn wir die Vorhersage für Inlandflüge mit der für internationale Flüge kombinieren, finden wir das jährliche Durchschnittswachstum für die Zahl der Passagiere im Linienverkehr für die Zeit bis Jahr 2000 bei 6,3%. Das tatsächliche Wachstum wird mit 435 Millionen angenommen (vgl. Schaubild 5).

Die Gesamtzahl der Linienflugpassagiere wird im Jahre 2000 1.7 Milliarden betragen. Bedenken Sie bitte die Auswirkungen, die dies für Flughäfen und Luftraum hat.

Bevor ich die IATA Kurzzeit-Vorhersage abschliesse, möchte ich Ihnen noch die Wachstumsrate zeigen, die wir in bestimmten Regionen und ebenso zwischen diesen Regionen erwarten.

Diese Grafik (vgl. Schaubild 6) zeigt Ihnen die durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten der Passagierzahlen im internationalen Linienverkehr, die nach, von und innerhalb der Hauptregionen der Welt erwartet werden.

Das größte Wachstum wird in Asien und Südamerika erwartet. Nordostasien und Südostasien werden jährliche Wachstumsraten von 9,1% haben und die grössten Reisemärkte Asiens bleiben.

Und in Schaubild 7 sehen Sie das durchschnittliche jährliche Wachstum auf interregionalen Strecken.

Die beiden Gebiete mit dem stärksten Wachstum betreffen wieder Nordostasien und Südostasien. Beachten Sie jedoch, daß die Strecken zwischen Europa und der Asien-Pazifik Region ebenfalls ein hohes Wachstum erfahren werden (vgl. Schaubild 8).

Meiner Meinung nach könnten sich die Wachstumsraten ähnlich fortsetzen wie die, die wir in den nächsten fünf Jahren erwarten.

Reisemärkte zwischen Europa und der Region Asien-Pazifik werden von Großbritannien und von Deutschland dominiert (vgl. Schaubild 9).

Nur die Routen zwischen Großbritannien und Japan zeigen gegenwärtig jährlich mehr als 1 Millionen Passagiere. Trotzdem, erwarten wir im Jahre 2000, daß mindestens fünf andere Strecken diese Zahl erreichen werden.

In Moment verbinden die meisten Routen zwischen Asien und Europa

Langstreckenverbindungen zu kleineren Städten enthalten. Das werden nicht unbedingt Strecken sein, die zweitrangige Flughäfen miteinander verbinden, sondern eher solche, zwischen einem zweitrangigen Flughafen und einem großen Drehkreuz. Dies ist ein Entwicklung, die im Transatlantikverkehr bereits zu beobachten. Es gibt keinen Grund, weshalb sie nicht auch auf Strecken zwischen Europa und der Region Asienpazifik stattfinden sollte (vgl. Schaubild 10).

Hier ist die Langzeitvoraussage der IATA bis zum Jahre 2010. Während der ganzen Periode von 1995 bis 2010, erwarten wir ein jährliches Wachstum von 5,1%. Im Jahre 2010, wird die Zahl der internationalen Linienpassagiere 789 Millionen erreichen. Das tatsächliche Wachstum wird mit 418 Millionen angenommen, einer Verdoppelung der heutigen Zahl.

In 15 Jahren wird diese Zahl erreicht. Es bleibt nicht viel Zeit die Überlastungsprobleme großer Flughäfen zu lösen.

Wie fügt sich Deutschland in dieses Bild ein? Drehkreuzflughäfen.

Das zukünftige Streckennetz wird mehr

Diese Grafik (vgl. Schaubild 11) zeigt Ihnen die durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten im Zeitraum 1996 bis 2000 der Passagierzahlen im internationalen Linienverkehr nach und von Deutschland.

Die höchsten Wachstumsraten werden bei den Verbindungen mit der Karibik, mit Südafrika, mit Asien sowie mit Osteuropa erwartet.

Die Passagierzahlen zwischen Deutschland und Westeuropa werden am wichtigsten: ungefähr 61 Millionen im Jahre 2000, 70% von allen internationalen Passagieren zu und von Deutschland (vgl. Schaubild 12).

Obleich Passagiere zwischen Deutschland und Westeuropa sich auf mehrere Deutsche Flughäfen verteilen, Langstreckenpassagiere konzentrieren sich in Frankfurt! Diese Situation wird sich nicht ändern. Frankfurt ist und wird der Hauptflughafen Deutschlands bleiben.

In Wirklichkeit soll man Frankfurt nicht als einem deutschen Flughafen betrachten. Genau wie London Heathrow, Paris Charles de Gaulle und Amsterdam Schiphol, ist Frankfurt ein europäischer Flughafen. Frankfurt befindet sich nicht in Konkurrenz mit Düsseldorf, München oder Berlin, sondern mit den großen europäischen Flughäfen.

Ebenso gilt, daß Luftverkehrsgesellschaften wie Lufthansa, British Airways oder Air France nicht nur nationale Gesellschaften sind. Sie arbeiten weltweit und werden sich mit Partnern und Allianzen zu echten internationalen Gesellschaften entwickeln.

Diese Gesellschaften sind gezwungen, an Ihren Hauptflughäfen zu expandieren. Hier konzentrieren sie Ihre Zubringerflüge, um mehr Langstrecken und zahlreichere Frequenzen anbieten zu können.

Dem entsprechend steigt die Belastung der Drehkreuzflughäfen. Dies zwingt dann Sekundärdrehkreuze zu schaffen. In Deutschland ist das München!

Nach der IATA - Vorhersage für internationale Passagiere an deutschen Flughäfen wird die Gesamtzahl von annähernd 40 Millionen im Jahre 1993 auf über 140 Millionen im Jahre 2010 anwachsen. Der Anteil der Asien-Pazifik Region wird im Jahre 2010 16% betragen gleich 22 Millionen Passagiere, und fast gleichgroß wie der Verkehr zwischen Deutschland und den beiden Amerikas.

Vielleicht finden Sie diese Zahlen hochgegriffen. Hierauf kann ich Ihnen erwidern, daß ein grösserer deutscher Flughafen, dessen Namen ich nicht nennen werde, 1992 eine Vorhersage veröffentlicht hat, wonach er 1998 schätzungsweise 38 Millionen und im Jahre 2010 52 Millionen abfertigen würde. Der für 1998 vorausgesagte Anteil war bereits 1995 erreicht! Ich wäre nicht überrascht, wenn die Vorhersage für 2010 bereits im Jahre 2000 erreicht wäre.

Lassen Sie mich eine Vorhersage geben, von deren Richtigkeit ich überzeugt bin, und das ist, daß deutsche Flughäfen keinen Mangel an Passagieren haben werden. Das Problem liegt vielmehr in ihrer reibungslosen und sicheren Abfertigung.

Was bleibt für Berlin?

Die Grafiken, die Sie gesehen haben zeigen, daß das stärkste Wachstum auf den Strecken nach Osten erwartet wird. Bis im Jahre 2000 wird die Zahl der Passagiere zwischen Deutschland und Asien ungefähr 5,6 Millionen erreichen. Zwischen Deutschland und Osteuropa wird die Zahl 5,2 Millionen betragen. In anderen Worten, mehr als 12% der internationalen Passagiere in Deutschland entfallen auf Strecken zu und von Osten.

Heißt das, daß Berlin eine Rolle als Umsteigeplatz zu Westeuropa spielen wird? Vielleicht, aber es ist derzeit schwer vorstellbar.

Nicht jeder Flughafen kann Drehkreuz sein. Der Luftverkehr in Deutschland wird von drei Flughäfen dominiert: Frankfurt, Düsseldorf und München. Zusammen bewältigen sie mehr als 65% aller Passagiere, die aus Deutschland abfliegen, über 80% der Passagiere nach beiden Americas und 85% der Passagiere nach Asien-Pazifik.

Die Belastung Düsseldorfs und Frankfurts ist für München von Vorteil. Wie schon erwähnt, Lufthansa baut in München ein zweites Drehkreuz. Es ist unwahrscheinlich daß Lufthansa an einem dritten Drehkreuz interessiert sein wird.

Wie groß ist der Berliner Heimatmarkt? Gegenwärtig ist es vermutlich nicht groß genug, um mehr Flugverbindungen zu rechtfertigen.

Das Schlüsselwort heißt "Gegenwärtig". Berlin ist im Umbruch. Es wird noch ein paar Jahre dauern, bis die neue Berliner Flughafeninfrastruktur fertig ist. Bis dahin kann sich manches ändern.

Der Wettbewerb zwischen den Flughäfen ist hart und nimmt zu. Es ist offensichtlich, daß die Hauptdrehkreuzflughäfen früher oder später 'einen Sättigungspunkt erreichen. Das bedeutet nicht, daß die Zahl der Passagiere aufhören wird, zu wachsen. Was auch immer die Sorgen der Fluggesellschaften sein werden, Flughäfen werden mehr als genug Passagiere haben.

Wenn wir die jährlichen Wachstumsraten, die ich Ihnen gezeigt habe auf das Jahre 2025 hochrechnen, könnten es sein, daß 290 Millionen Passagiere über deutsche Flughäfen reisen. Dies ist mehr als die gegenwärtige Gesamtzahl der internationalen Linienpassagiere Westeuropas.

Gibt es Grenzen für dieses Wachstum? Die Antwort heißt natürlich: Ja. Aber es wird auch immer Lösungen geben, die wir noch nicht kennen.

Geographisch ist Berlin gut plaziert, um als Drehkreuz für Flüge zwischen Europa und Asien zu dienen. Aber es ist nicht der einzige Kandidat. Auch München, Prag, Wien oder Zürich könnten diese Rolle spielen.

Berlin hat ein weiteren Vorteil. Es ist die deutsche Hauptstadt! Spielt das eine Rolle? Genau weiß ich es nicht, aber ich glaube ja.

Berlin wird jedenfalls einen Platz im Weltluftverkehr einnehmen. Dies zu verstehen und umzusetzen geht jedoch weit über den Planungshorizont hinaus den Luftverkehrsgesellschaften haben. Es setzt auch voraus, daß eine angemessene Infrastruktur vorhanden ist. Das Jahr 2025 ist weniger als 30 Jahre entfernt. Das ist die Zeitspanne, die für den Ausbau des Flughafens München benötigt wurde. Viele von uns, die heute hier sind, werden bis dahin in Pension sein.

Fragen Sie sich selbst, ob Sie ein Problem oder eine Lösung der nächsten Generation hinterlassen wollen? **Die** Wahl liegt bei Ihnen.

Meine Damen und Herren, ich danke für Ihrer Aufmerksamkeit!

Die Entwicklung des Flugverkehrs unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit

Von Axel Friedrich (Abschrift nach Ton-Mitschnitt)

Alle reden von Nachhaltigkeit. Es gibt seit ein paar Tagen den Zwischenbericht der *Enquete Kommission* "Schutz der Menschen und der Umwelt - Ziele und Rahmenbedingungen einer nachhaltigen, zukunftsverträglichen Entwicklung". Er beginnt so: Bitte sage mir, welchen Weg ich gehen soll. Das hängt davon ab, wohin Du willst. Und genau diese Frage wird nicht beantwortet in der Politik. Wenn es um Nachhaltigkeit geht, herrscht zunächst einmal Einigkeit, beginnt dieser Bericht. Alle: von Umweltorganisationen bis hin zu Industrieverbänden, von der Bundesregierung bis hin zu Kommunen haben das Leitbild einer nachhaltigen Entwicklung auf ihre Fahnen geschrieben. Die Forderung, kommenden Generationen eine lebenswerte Umwelt zu hinterlassen und daher in Zukunft nicht mehr von Naturkapital selbst, sondern von dessen Zinsen zu leben, findet breite Zustimmung. Doch wenn es darum geht, zu klären, wie das Raumschiff Erde ganz konkret in ein zukunftsverträgliches, nachhaltiges 21. Jahrhundert gesteuert werden kann, gehen die Meinungen auseinander. So steht es hier. Und ich kann nur sagen, die Meinungen gehen weit auseinander. Das ist meine dritte Diskussion in dieser Woche um die Themen Verkehr und Nachhaltigkeit. Am Dienstag war ich in Bonn zu einem Arbeitskreis des Bundesministeriums für Umwelt mit dem Thema Mobilität. Kompetente Kräfte versuchen, einen Konsens zu finden, was manchmal soweit geht, daß nur noch Sprechblasen im Raum stehen. Gestern war ich in Erfurt. Vor mir sprach ein Vertreter der Lufthansa über die Umweltaktivitäten, danach sprach ich (...)

Wenn eine Firma verkaufen will, wenn ein Außenhandelswirtschaftsverband exportieren und importieren möchte, dann ist dies sicherlich ein Konflikt mit den Zielen der Nachhaltigkeit. Wenn die IATA Prognosen macht, dann ist dies natürlich noch lange nicht nachhaltig und auch nicht von Umweltaspekten geprägt. Man schnürt lediglich um alles ein grünes Paket. Man hat Bordgeschirr, das wiederholt benutzt wird, man hat ökologische Nahrung an Bord - aber nur für die Passagiere der Business Class. Trotz allem fliegt man weiter. Und das ist nicht nachhaltig.

Ein Problem ist, daß wir nicht genau wissen, was nachhaltige Mobilität (environmental sustainable transport) bedeutet. Folgend beschriebenes Bild unterschreibt fast jeder: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verbessern, Verkehr beruhigen. Jeder Politiker bedient sich dieses Vokabulars. Die Frage ist, wo wird Verkehr vermieden heute, an welcher Stelle. Wo wird er verlagert? Sehen Sie sich die Entwicklung der letzten Jahre an, werden Sie feststellen, daß wir genau Gegenteiliges getan haben. Wir haben den motorisierten Verkehr jährlich gesteigert zu Lasten des nicht-motorisierten Verkehrs. Wir haben die umweltunverträglichen Verkehrsträger überproportional gesteigert, bei verbesserter Technik. Das heißt, das Thema Luftverschmutzung in den Städten wird in zehn Jahren ein Thema der Vergangenheit sein. Das heißt jedoch noch lange nicht, daß der Verkehr umweltverträglich oder nachhaltig geworden ist. **Das** Thema Lärm, das Thema Platz und der Verbrauch von Ressourcen bleiben existent.

Diese Mobilität wird häufig erzwungen durch Strukturen und diese fallen nicht vom Himmel. Die Verkehrsminister und Senatoren heben oft hilflos die Hände und sagen, der Verkehr ist ja da und ich muß ihn befriedigen. So als wäre er von Gott gegeben, aber er wird durch Entscheidungen täglich, wöchentlich, monatlich, jährlich erzeugt. Er kommt nicht von alleine.

Früher hatte die Stadt ihre Funktionen vereinigt, gleichzeitig wurden die Städte lebensunwohnlicher. Das führt zu einer Flucht der Menschen. Und sie flüchten am schnellsten und besten, je weiter sie können. Es gibt klare Hinweise, daß Fliegen zusammenhängt mit dem Wohnumfeld. Je unwirtlicher das Wohnumfeld ist, je eher ist die Tendenz zur Flucht. Das Thema Zeit und Raum müßte vom Thema Geld begleitet werden. Denn ohne Geld, kann der Raum und die Zeit auch nicht überwunden werden. Das Verbilligen der Flugreisen hat ganz erheblich zu der Entwicklung beigetragen, daß dieser Geschwindigkeitsrausch immer weiter ausgelegt werden kann. Sie sehen hier (OHP-Folie) die Entwicklung in Deutschland bis 1991 noch getrennt zwischen Ost und West. Sie sehen, daß die Mobilität im Osten noch etwas eingeschränkter war, aber Sie sehen auch, daß sich diese Entwicklung in der Zwischenzeit angeglichen hat. Die Steigerungsraten im Flugverkehr sind deutlich höher als im motorisierten Verkehr. Das heißt wir haben eine starke Erhöhung der Flugleistung. Prognosen sind aus unserer Sicht Szenarien, die unter bestimmten Randbedingungen gelten, aber sie müssen nicht eintreffen. Sie dürfen nicht eintreffen, denn das würde bedeuten, daß sich die CO^eEmmission, darauf komme ich noch später zurück, in relativ kurzer Zeit verdoppeln wird. Die Steigerung des Flugfrachtverkehrs transportes verzeichnet große wirtschaftliche Erfolge. Sehen Sie sich die Güter an, die im Flugzeug transportiert werden. Wir untersuchen dies momentan. Die meisten Güter sind unsensibel gegen Verderben, wie Computer, Kleidungsmitel und Maschinen. Also sind also keine Güter, die eines schnellen Transportweges bedürften, wie Blumen oder Gemüse. Es liegt daran, daß der Transport billig angeboten wird.

Das Thema Verkehrslärm ist ebenfalls eine Folge dieser Aktivitäten. Sie sehen hier, daß der Flugverkehr in den alten Bundesländern 10 Prozent der Bevölkerung stark belästigt, während er in den neuen Bundesländern bis 1994 nur 3 Prozent belästigte. Das Thema Lärm enthält nicht nur Belästigung. Wir glauben nachweisen zu können, daß Lärmwerte über 65 dB Witterungspegel das Risiko, an Herzinfarkt zu erkranken, um 20 Prozent erhöht. Es geht nicht um Belästigung, sondern um eine ganz klare Gefährdung der Gesundheit. Umgerechnet bedeutet dies in Deutschland, daß ca. 2.800 bis 3.000 Menschen jährlich vorzeitig an Herzinfarkt sterben. Dies entspricht der Anzahl an Menschen, die in den Städten an Verkehrsunfällen sterben. Die Politik hat diesem Lärmproblem aus meiner Sicht viel zu wenig Aufmerksamkeit gewidmet.

Ich hatte gesagt, uns fehlen Ziele. Das heißt nicht, daß es nicht eine Menge Ziele gibt, die in der Politik beschlossen worden sind. Hier (OHP-Folie) sieht man, daß die Bundesregierung 25 Prozent CO Minderung beschlossen hat. Es gibt für Benzol, für Dieselruß, für Lärm, für Ressourcenschonung, Natur- und Landschaftsschutz alle möglichen Ziele - ohne ersichtliche Umweltverbesserung. Im normalen politischen Leben finden diese Ziele keine große Beachtung. Wir haben keine Prüfung bei Projekten, die dafür sorgt, daß Entscheidungen des Parlaments keinen neuen Verkehr generieren. Die Bundesregierung hat nach langem Drängen ihre Geschäftsordnung geändert, so daß bei neuen Gesetzen eine solche Prüfung im Vorfeld erfolgen muß. Diese Ordnung wäre wünschenswert für alle Regierungen. Dabei wäre die Frage zu stellen: welchen Verkehr generiert der Flughafen Schönefeld? Ist er mit dem lokalen Klimabündnis in dieser Form zu vereinbaren? Sie sehen hier (OHP-Folie) eine komplizierte Graphik des DIW. Sie zeigt die Transportintensität in Tonnen/Kilometer/Produktmenge. Sie sehen, daß einige Produkte immer weiter transportiert werden, bis sie fertig sind, im Vergleich zu dem Basisjahr 1970. Dies sind vor allem Maschinen und andere Güter, wie Elektroerzeugnisse. Der Flugverkehr ist nur ein Abbild der Entwicklung, die in anderen Bereichen unseres Verkehrswesens ebenso ablesbar ist.

Kaufen Sie Aktien von Boeing und Airbus. Das sind die Flugzeuge, die in den nächsten 15 Jahren neu geliefert werden müssen. Das sind ganz erhebliche Zahlen. Rund 45.000 Maschinen müssen neu geliefert werden. Ein gutes Geschäft. Die Steigerung des Frachtverkehrs liegt bei ca. 10 Prozent und wird noch stärker als der Passagierverkehr steigen. Das bedeutet, daß der Treibstoffverbrauch der Flugzeuge zur Zeit mit 2,4 Prozent wächst. Also ein geringeres Ansteigen als die Anzahl der Passagiere, da die Maschinen größer und sparsamer werden. Trotzdem würde dies eine Verdoppelung der CO^eEmissionen des Flugverkehrs in 30 Jahren bedeuten. Heute hat der Flugverkehr in Deutschland - nach der Aufstellung des Bundesverkehrsministers - noch einen geringen Anteil an der Gesamtemission, nämlich 10 Prozent der Verkehrsemission. Das Problem ist, wem rechne ich Emission zu. Tunesien und

-
Türkei haben plötzlich hohe CO^e-Emissionen, aber ist es korrekt, diesen Ländern die Emissionen anzulasten? Sie sehen hier, der Flugverkehr hatte 1990 13 Millionen Tonnen und dies wird in den nächsten Jahren auf 25,7 Millionen Tonnen ansteigen. Es gibt Gegenmaßnahmen durch Verteuerung des Verkehrs. Es ist ein unglaublicher Zustand, daß auf Flugzeugteile, auf Flugzeugtickets keine Mehrwertsteuer bezahlt werden muß, keine Kerosinsteuer bezahlt werden muß. Dies bedeutet einen ungleichen Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern. Was kann ein Land tun? Schweden hat eine emissionsabhängige Landegebühr eingeführt, in Abhängigkeit zur Länge des Fluges. Diese Landegebühr gibt es bei uns bereits für Lärm, warum nicht für Emissionen? In den USA hat man eine Ticketsteuer. Es gibt viele Beispiele und all diese Maßnahmen untersuchen wir innerhalb eines Projektes, weil bisher im Bereich Flugverkehr auch die *Enquete Kommission Klima* nichts anzubieten hatte. Das Gebiet ist ein leeres Feld, weil selbst Entscheidungsträger häufig fliegen und keine Einschränkung wünschen. Aus eigener Erfahrung kann ich berichten, daß in Bonn das eigene Denken auf der oberen Ebene der Ministerien Entscheidungen beeinflußt. Wenn der Ministerialdirigent von der Aufhebung der Kilometerpauschale betroffen ist, wird er erst einmal dagegen stimmen, oder wenn er weiß, daß er mehr für seinen Urlaub zahlen muß ebenfalls. (...)

Der Flughafen als Wirtschaftsfaktor für die Region Berlin-Brandenburg

Von Dr. Volker Hauff (Abschrift nach Ton-Mitschnitt)

Ich werde zum Thema "Der Flughafen als Wirtschaftsfaktor" reden - in der Schlußphase dann auch bezogen auf die Region Berlin Brandenburg. Das bedeutet, daß ich andere wichtige Fragen nicht ansprechen kann, wie das Faszinosum Fliegen: Was treibt die Menschen voran, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen, und auch: welchen Einfluß hat der Flugverkehr für die kulturelle Entwicklung und zwar in beide Richtungen - wie verändert ein Großflughafen die kulturelle Kommunikation einer Stadt oder auch Fragen der gesellschaftlichen Entwicklung. All das wird am Rande stehen, auch die Ökologie werde ich nur dort erwähnen, wo sie im Übergang zur Ökonomie steht. Ich lasse diese Themen nicht deswegen unerwähnt, weil ich sie für unwichtig halte, sondern weil ich glaube, daß es im Sinne einer Diskussion heute vernünftig ist, sich auf den wirtschaftlichen Aspekt zu konzentrieren.

Zunächst zwei harte Zahlen. Die erste Zahl wurde bereits vorgetragen. 1995 gab es weltweit 1,2 Milliarden Flugpassagiere. Nur um dies einzuordnen: dies ist in etwa die Zahl der Menschen, die 1850 auf unserer Erde gelebt haben. Im Frachtflugverkehr wurden 1994 21 Millionen Tonnen transportiert. Im Vergleich hierzu: über Schiff waren es im gleichen Jahr 4,7 Milliarden Tonnen. **Das** heißt, der Anteil der Luftfracht beträgt nur 0,5 Prozent. Diese Zahl wird bei Hinzuziehen des LKW-Verkehrs noch geringer. Nur das Besondere ist, wenn man diese Zahl wertmäßig betrachtet, wird man erkennen, daß 25% des gesamten Weltfrachtverkehrs im Vergleich Schiff/Luft über Luft abgewickelt wird.

Dabei bin ich bei meiner ersten Grundthese: Der Flugverkehr ist untrennbar mit der Modernisierung unserer Volkswirtschaften verknüpft, die man mit den drei Oberbegriffen charakterisieren kann: Globalisierung, Zunahme der weltweiten Arbeitsteilung; Tertiärisierung, Zunahme des Dienstleistungsbereiches, des Beratungsbereiches und drittens eine Zunahme der Freizeit von Menschen. Für alle diese Bereiche hat der Flugverkehr eine Doppelwirkung, die darin besteht, daß diese Freizeitindustrien und Wirtschaftszweige Flugverkehr verlangen, aber zugleich auch dort, wo die Infrastruktur vorhanden ist, erheblich anziehen. Es gibt keine andere Infrastruktureinrichtung in unserer Volkswirtschaft, die im Hinblick auf das wirtschaftliche Geschehen von einer solchen Bedeutung ist wie der Flugverkehr. Deshalb ist der Bau von Flughäfen nicht nur Infrastrukturpolitik sondern er ist zentrale Wirtschaftsstrukturpolitik und damit auch Beschäftigungspolitik, denn er zieht diese Bereiche an, die ich eben charakterisiert habe.

Flughäfen sind für die Ansiedlung von bestimmten Unternehmen Magnete. Dies gilt eindeutig für die Touristik und für all die Unternehmen, die in der internationalen Arbeitsteilung intensiv eingebunden sind durch schnell verringerte Produktionstiefe. Es gilt für all die Unternehmen, die hochsensibel sind für eine rasche Ersatzteilbeschaffung, um Maschinenstillstände zu vermeiden. Es ist kein Zufall, daß IBM sein zentrales Ersatzteillager für Europa am Frankfurter Flughafen angesiedelt hat. Diese Sogwirkung gilt für alle Unternehmen mit einem hohen Abstimmungsbedarf: der Flughafen als Konferenzzentrum. Der Bereich Consulting und die Dienstleistung mit hoher Mobilität, insbesondere die Finanzdienstleister und der ganze Logistikbereich, der im High-Value-Bereich tätig ist, sind Bereiche unserer Volkswirtschaft, die die Nähe eines Flughafens suchen. Alle sind zugleich die Wachstumsbereiche unserer Volkswirtschaft. Es gilt zugleich fast der Umkehrschluß. Mit Ausnahme der sozialen

Dienstleistung sind nahezu alle anderen Wachstumsbereiche unserer Volkswirtschaft angewiesen auf eine hohe und meist auch internationale Mobilität. Dies gilt auch für die Beschäftigung. Nun ist der Flugverkehr in der Vergangenheit in unseren Breitengraden etwa doppelt so schnell gewachsen wie das Bruttosozialprodukt. Es ist völlig klar, daß diese Entwicklung nicht endlos weitergehen kann. Im Augenblick ist es so und es wird noch mindestens 10 bis 15 Jahre so weitergehen. Das hat auch damit zu tun, daß der Flugverkehr alle Rezessionen überstanden hat. Der bislang einzige Einbruch war der Golfkrieg. Dies zeigt die Irrationalität in dieser Entwicklung.

Nun komme ich zu der ökonomischen Bedeutung von Flughäfen. Dies einzuschätzen, ist methodisch eine sehr schwierige Aufgabe. Es gibt dazu eine intensive wirtschaftliche Diskussion, welche Art von ökonometrischen Modellen, welche Art von Input-Output-Analyse eigentlich angemessen ist und wie diese Entwicklung weiterzuführen ist. Am weitesten ist diese Entwicklung ohne jeden Zweifel in den USA fortgeschritten unter sehr aktiver Beteiligung des dortigen Verkehrsministeriums. Dort wurde versucht die Diskussion "Ökonomische Bedeutung von Flughäfen" so voranzutreiben, daß vergleichbare Daten ablesbar sind. Es hat sich in den USA ein Verfahren durchgesetzt, das drei Kategorien für die ökonomischen Benefize unterscheidet. Dies sind zum einen die direkten Impacts - die Menschen, die dort direkt beschäftigt sind, Baubetrieb und Unterhaltung von Flughäfen. Dann der indirekte Impact - alles was unmittelbar damit in Zusammenhang steht, also die Reisebüros, die Hotels, die Restaurants und vieles anderes. Und drittens den "Induced Impact", der ermittelt wird in Form von Gesprächen und standardisierten Fragebögen, die den Versuch machen herauszufinden, inwiefern die Nähe zum Flughafen die Auftragslage, die Beschäftigungsentwicklung und vieles mehr verändert. Ein "Induced Impact" ist beispielsweise die direkte infrastrukturelle Anbindung, d. h. Flughafen-Zug-Büro in schnellstmöglicher Verbindung. Flughäfen sind sehr wichtige Entwicklungsträger. Beispiel Los Angeles: Man hat für den Flughafen von L. A. ein Bruttoinlandsprodukt mit einem Betrag ermittelt von 28 Milliarden Dollar. Wenn man dies berechnet auf die Zahl der Passagiere, generiert ein Passagier pro Jahr einen Bruttoinlandsproduktbeitrag von ca. 500 US\$. Es gibt keine einzige Infrastruktureinrichtung, die eine solche Bedeutung hat für das wirtschaftliche Geschehen wie Flughäfen. Dies wird in den lokalen Diskussionen völlig unterschätzt.

Von L.A. zu Frankfurt mit einer methodisch ähnlichen Untersuchung im Jahr 1990: Am Frankfurter Flughafen arbeiten direkt beschäftigt 53.000 Menschen. Die Analysen haben ergeben, daß im Beschäftigungsbereich ein Multiplikatoreffekt von 2,1 vorliegt, d.h. zu diesen Menschen kommen im weiteren Umfeld weitere 111.000 Menschen, so daß insgesamt 164.000 Menschen in ihrer eigenen materiellen Einkommenssituation vom Flughafen Frankfurt abhängig sind. Wir haben in Hessen eine durchschnittliche Haushaltssgröße von 2,3 Personen. Das bedeutet, daß von diesem Flughafen insgesamt 370.000 Menschen abhängig sind. Wir kommen zum Einkommen des Flughafen Frankfurts: die direkte Lohn- und Gehaltssumme der dort Beschäftigten liegt bei ca. 4 Milliarden DM. Für den Einkommensbereich wurde ein Multiplikatoreffekt von 1,7 ermittelt: das bedeutet weitere 6.8 Milliarden. Das bedeutet insgesamt eine Einkommensgenerierung durch den Flughafen in einer Größenordnung von 10.8 Milliarden **DM**. Zum Schluß noch eine ganz andere Zahl: wenn man die Wertschöpfungskette untersucht, dann liegt der Beitrag des Flughafens Frankfurt in einer Größenordnung von 5 Milliarden DM im Vergleich zum Wirtschaftsfaktor Bank mit 8 Milliarden Mark. Wer vor diesen Rationalitäten die Augen verschließt, der ist nicht fähig, eine rationale Diskussion zu führen. Nicht, daß diese Zahlen allein und entscheidend sind, aber es bedarf eine Mitberücksichtigung. Somit gelangen wir zu der Frage: wie gehen wir mit dem Flughafen überhaupt um. Ich halte überhaupt nichts von kulturkritischen Diskussionen über

Sinn und Unsinn von Flughäfen ohne Berücksichtigung von Verbesserungsvorschlägen, statt in vollkommene Resignation oder in eine zynische Grundhaltung zu verfallen. Was mich interessiert in dieser Diskussion, wo sind die Menschen um diesen Prozess zu gestalten, um Einfluß zu nehmen und in der Tat ist es völlig unverständlich, daß das Flugbenzin nicht versteuert wird. Es gibt dafür überhaupt keinen Grund, außer daß es nicht durchsetzungsfähig sein soll. Es gibt auch keinen Grund, daß es in vielerlei anderer Hinsicht eine Diskriminierung gibt. Frankfurt mußte beispielsweise den gesamten erforderlichen Lärmschutz in den Privathaushalten bezahlen. Selbstverständlich.

Der Flughafen Frankfurt mußte die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen bezahlen im Zusammenhang mit der Startbahn West. Es wurden für Straßen- und Zuanbindung an die öffentliche Hand, sprich die Stadt Frankfurt oder das Land Hessen und an die Deutsche Bundesbahn AG Beträge bezahlt, die in einer dreistelligen Millionengröße liegen. Hiermit kommen wir zu der Frage der Internalisierung von Kosten. Wie kann man Flughäfen so gestalten, daß sie verträglich werden? Es wird dafür ein Preis bezahlt werden müssen. Aber wenn man sagt, man möchte an der Stelle einen Flughafen haben, dann muß man auch alles Menschenmögliche tun, um mit der gleichen Intensität, mit der man die ökonomische Situation beurteilt und durchsetzt, dies auch für die ökologische tun. In Berlin haben wir folgend beschriebene Situation: 11.000 direkt Beschäftigte - man rechnet hier in Berlin im Vergleich zu USA im Beschäftigungsbereich nur mit einem Multiplikationsfaktor von 1,5. Das heißt in Berlin 27.000 direkt Beschäftigte. Unter dem Kalkül der durchschnittlichen Haushaltsgröße und der Frage, wieviele Menschen sind davon eigentlich existentiell betroffen, kommen wir auf eine Zahl von ca. 50.000 Menschen. **Dies** ist ein ganz erheblicher Beschäftigungsfaktor. Auch hier gilt für eine Million Passagiere, daß sich 1.000 neue Arbeitsplätze in und um den Flughafen herum ergeben. 1996 war für den Berliner Flughafen kein besonders gutes Jahr entgegen allen Trends aller anderen Flughäfen. Es gab einen Rückgang im Passagieraufkommen von 0,5 Prozent, im Inlandsflugverkehr einen Rückgang von minus 2,6 Prozent und im Auslandsbereich ein plus von 6,6 Prozent, in der Fracht eine Zunahme von 14 Prozent.

Die Welt wird sich grundlegend verändern. Es wird zwischen den Flughäfen Wettbewerb entstehen, so wie er zwischen den Airlines entstanden ist in den vergangen 15 Jahren. Früher war es ein vollregulierter Markt. Jedes Land hatte seine eigene Airline. Durch internationale Abkommen war geregelt, wer wohin fliegen darf. Es gab ein Luftverkehrs abkommen zwischen den Ländern mit der 1.,2.,3.,4.,5. Freiheit. Es war ein absolut durchorganisierter und regulierter Markt. Heute herrscht Wettbewerb, es ist ein Markt entstanden, der durch Oligopole gekennzeichnet ist. Keine Frage, das war der Preis für diese Entwicklung. Die Liberalisierung hat stattgefunden. Dies hat zur Folge, daß die Fluggesellschaften in den 90er Jahren Allianzen bilden, weil sie nicht mehr als einzelne Fluggesellschaften überleben können. Als Beispiele seien genannt: KLM mit NorthWestem Airlines, British Airways mit USAir, Quantas und einigen kleineren Gesellschaften und Lufthansa, die mit United Airlines, SAS mit Varig und Lauda Air eine Allianz gebildet hat. Der erste Lufthansa-Partner United verband die beiden Drehkreuze Frankfurt und Chicago miteinander und generierte ein leistungsfähiges gemeinsames Netz und Gesellschaft mit allen Verrechnungsmodalitäten. Der Vorsitzende der Deutschen Lufthansa hat vor kurzem gesagt: ohne diese Allianz hätte die Lufthansa heute keine Chance, ein positives Ergebnis zu schreiben. Sie würde Verluste machen. Genau der gleiche Prozeß, der bei den Airlines stattgefunden hat, beginnt zur Zeit für die Flughäfen: eine Liberalisierung durch die EU Ende der 80er/Anfang der 90er Jahre - mittlerweile sind bereits drei Verordnungspakete verabschiedet. Eine der sehr harten Konsequenzen ist, daß die Slots nicht mehr von internationalen Organisationen verwaltet und vergeben werden, sondern daß sie

jetzt anders ausgehandelt werden. Ein sehr harter Wettbewerb, ein Preisdruck und die Notwendigkeit für Flughäfen nicht mehr in der Kategorie eines Einzelflughafens zu denken, sind die Folge. Es wird notwendig sein, in Systemen zu denken. Nötig sind Kooperationen, um Marktmacht miteinander anzubieten gegenüber dann auch sehr mächtigen Fluggesellschaften, um kompatible Informationssysteme zu haben, ein integriertes Gepäcksystem, um die Abwicklungs- und Umsteigezeiten, die ganz strategische Größenordnungen im Markt haben, zu verbessern. Die Sicherheit, das Marketing und die Abstimmung im sogenannten Non Aviation Bereich (all das was nichts mit dem Flugverkehr zu tun hat, aber was Wirtschaftsgeschehen ist) miteinander zu betreiben, sind Ziel, ebenso wie die Bildung von Verkehrsknoten, die erheblich gut verknüpft sein müssen mit den anderen Verkehrsträgern: Straße und Schiene. Solche Verkehrsknoten brauchen im ganz großen Umfang Transfer-Passagiere. Der Anteil der Passagiere am Flughafen Frankfurt, die Transfer-Passagiere sind, liegt bei über 50 Prozent. Man braucht auch ein hochfrequentes Zubringerangebot aus der Fläche mit kleinerem Fluggerät. Flughäfen sind ein Bodenschatz, der sich vermehren läßt, also nicht begrenzt ist. Und bei der Frage wie er sich vermehren läßt, kommt man auf vier Punkte: Der erste ist der ökologische Rahmen, insbesondere die Internalisierung von externen Kosten. Preise müssen die ökologische Wahrheit sagen, wie Weizensäcker sagt. Das tun sie heute nicht. Zweitens: Man braucht einen richtigen Mix aus harter Infrastruktur, insbesondere der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern und weichen Faktoren im sozialen und im kulturellen Bereich, die für die Art von Zukunftsindustrien, über die ich gesprochen habe, attraktiv sind. Man braucht drittens eine sehr klare Aussage, ein kompromißloses Eintreten für diese Zukunftsindustrien und für die Dienstleistungen, die ich genannt habe. Man muß sagen, was man an Wirtschaftsstruktur haben will. Und man braucht viertens und letztens ein Klima, in dem ein Flughafen nicht als lästiges Beiwerk einer ansonsten unvermeidlichen Entwicklung angesehen wird, sondern als ein möglichst menschenfreundlicher Ort, der wachsen und gedeihen kann. Und wenn ich einen einzigen Ratschlag geben könnte auf die Frage des Senators, was denn nach dem Grundsatzbeschuß eigentlich wichtig sei, dann sage ich: jeder Tag, den man verliert, ist das Schlimmste an dieser Entwicklung. Denn die Prognose wird in der Tat nicht uferlos in die Höhe gehen und in den nächsten 10 bis 20 Jahren werden die Märkte im Flugverkehr verteilt sein - und wer da nicht dabei ist, ist dann nicht dabei - und zwar auf Dauer.

Räumliches Strukturkonzept Schönefeld

Von Manfred Sinz

Räumliches Strukturkonzept Schönefeld

**Diskussionsbeitrag zum 62. Stadtforum 18. April
1997**

**Manfred Sinz Gemeinsame Landesplanung Berlin-
Brandenburg**

Bisherige Entwicklung

- **1993 - 94** Standortsuche und Raumordnungsverfahren
- **Mai 1996** Konsensbeschuß der Länder Berlin/Brandenburg und des Bundesverkehrsminister-
Single -Standort " Private Finanzierung
 - Verkehrserschließung
- **Dez. 1996** Planungskonferenz erteilt zwei Aufträge an die Gemeinsame Landesplanung :
Landesentwicklungsplan Standortsi->herung (LEPSF)
Strukturdaten für die künftige Entwicklung im
Flughafenumfeld (RSK)
- **1996 - 97** Gründung der PPS und Einleitung des konkreten
Flughafenplanungsverfahrens
 - Investitionsuche
 - Layout - Optimierung

Aufgaben der Gemeinsamen Landesplanung

Produkt "Rechtssicherheit"

- Gesetzgebungsverfahren, Verordnungen, z.B. LEPSF
- Raumordnungsverfahren für Verkehrsprojekte und großflächige Einzelhandels-einrichtungen
- Landesplanerische Stellungnahmen
Untersagungen von Vorhaben

BPläne

Produkt "Entwicklung"

- Regionale Strukturkonzepte **z.B. RSK**
- Regionalkonferenzen und -foren
- Schlüsselprojekte (Städtenetze)
- Kooperation und Moderation in lokalen Initiativen
- Freiraumgestaltung durch Regionalparks (Städtgüterl)
- Gemeinsame Gewerbegebiete
Freihandelszone ?

-^- Vom Plänemachen zur Projektentwicklung

...erweitertes Planungsverständnis

Räumliches Strukturkonzept

Motiv • Nicht nur Rechtssicherheit und Schadensbegrenzung, sondern auch Wahrnehmung von Chancen

Ziel • Optionen und Alternativen erkennen
• Folgen abschätzen (**positiv** und **negativ**)
• Beitrag zur Akzeptanz und Konsensbildung leisten

Weg • Raumordnungsverfahren nicht wiederholbar
• Strukturkonzept als **informelle** Planung parallel zur Standortunsicherheit
• Internationale Vergleiche
• Raumrelevanz von **Layout und Betriebsform** prüfen
• Szenarien der Raumentwicklung als zugespitzte Trends formulieren
• Auftragnehmer **AS&P**

..nicht nur Lärm und Flächenfraß

Wirkungsfelder des Flughafens

- Verkehr** . Kostenfaktor für die öffentliche Hand
- abhängig von Terminallage
 - Stufenplan nötig
- Umwelt** • Lärmbelastung und Nachtflugbeschränkungen
- Einghffs-/Ausgleichsregelungen
 - Kooperation der Gemeinden bei Belastungsminderung **und** Einnahmeverteilung notwendig Stichwort: **Vorteils-/Nachteilsausgleich**
- Flächen** • Einwohner- und Beschäftigtenzuwächse
(1000 Beschäftigte / IMio PAX; Multiplikator 1.5 - 2.0 ?)
- Flächenvorräte in Berlin und Brandenburg **reichen bei weitem aus**
 - Steuerungs- und Optimierungsprobleme der Landesplanung
- ... neue Ungleichgewichte ?

Szenarien

- 1 Impulse in den Raum Brandenburg**
- Leitbild der "dezentralen Konzentration"
- 2 Sogwirkung Berlin**
- Bedrohungs-Szenario für landesplanerische Ziele
- 3 FlughafenStadt**
- Konzentration auf den engeren Wirkungsbereich
- 4 Freies Spiel der Kräfte**
- Laissez faire und umfassende Kommerzialisierung

..dienen der Provokation

Folgerungen

- **Landesplanung muß weiter ihre Hausaufgaben machen:**
Räumliches Strukturkonzept hilft parallel zum Standortsicherungsplan (LEPSF) bei der Herstellung von Planungssicherheit und dient der Koordination
 - **Landesplanung muß auch an der Positionierung der Region im internationalen Wettbewerb mitwirken:**
Steuerungs- und Entwicklungsausgaben bleiben auch bei privater Finanzierung des Flughafenprojekts bestehen
 - **Argwohn und Mißtrauen bei Bezirken, Gemeinden und bei der betroffenen Bevölkerung müssen überwunden werden:**
Vorteilsausgleich und Initiierung von Kooperation ist eine öffentliche Aufgabe
- ^r **Ein öffentlicher Diskurs um Ideen und Konzepte ist weiter notwendig und stärkt die Akzeptanz in einer aufgeklärten Bürgergesellschaft**

...Modell Stadtfonim

Optionen und Modelle

- | | |
|---|---|
| • "Quick and dirty"
Kosten- und Durchsetzungsorientiert,
Baukastensystem, private Finanzierung | Modell:
Athen
Kolonialstil |
| • "Anmutung und Appeal"
Flughafen als "theme-park" und "event" | Orlando
Disneyland |
| • "Airport - City"
Flughafen als Werkzeug der Stadtentwicklung | Kopenhagen, Stockholm
Development |
| • "Endogenes Potential"
Spezialisierung auf internal. Marktsegmente | München, Düsseldorf
Südeuropa, Charter |
| • "Metropolitanes Flughafensystem"
Arbeitsteilung in der Großregion | Paris, London
arbeitsteilige Drehkreuze |
| Berlin - Brandenburg - International: "Ost - West"
... Lilienthal, Voltaire oder Humboldt? . . . | Flughafen" |

Schaubild 1

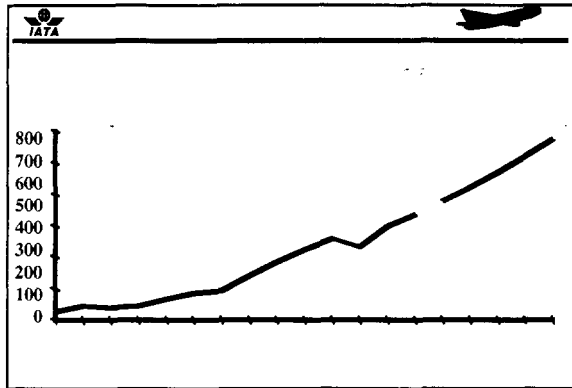


Schaubild 2

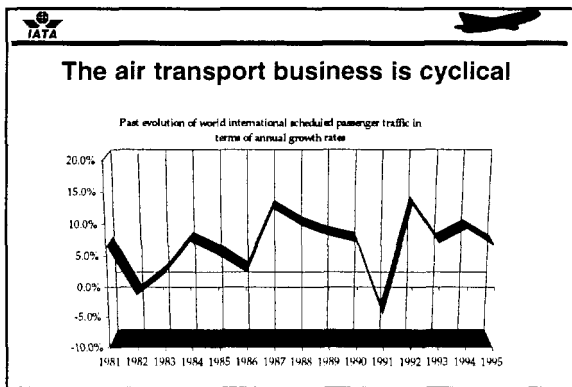


Schaubild 3

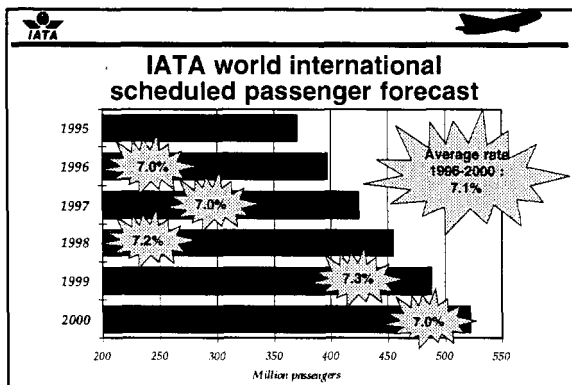


Schaubild 4

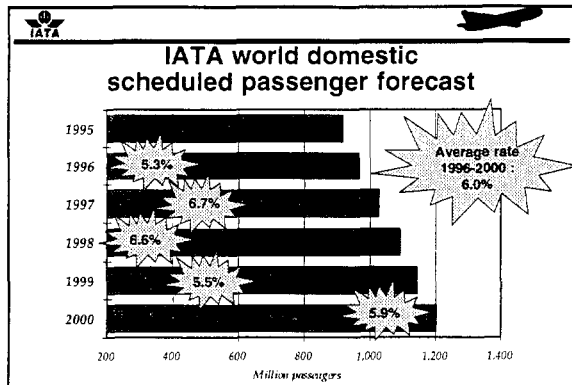


Schaubild 5

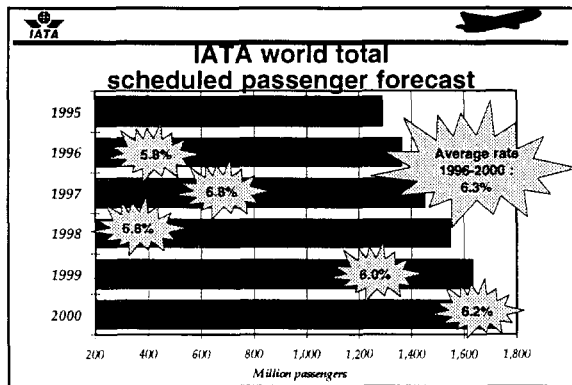


Schaubild 6

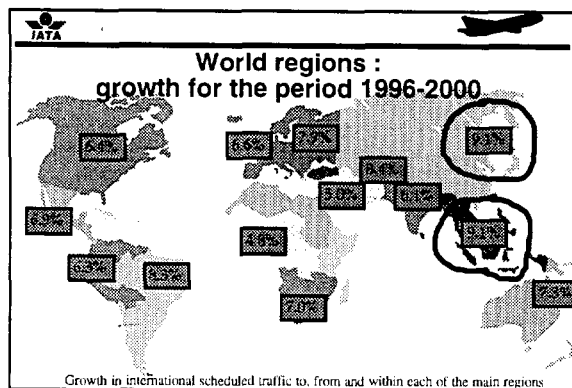


Schaubild 7

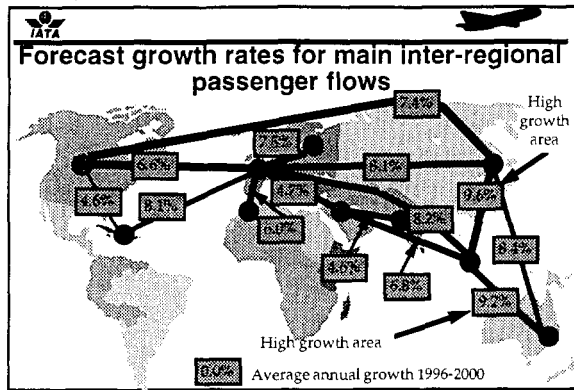


Schaubild 8

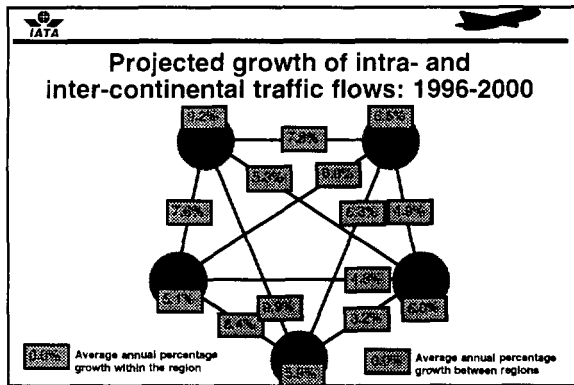


Schaubild 9

Main country-pairs between Europe and Asia-Pacific

	1995 passengers	Average growth 1996-2000
Japan-United Kingdom	1.2	7.7%
Hong Kong-United Kingdom	0.9	6.0%
Malaysia-United Kingdom	0.9	9.2%
Japan-France	0.9	6.3%
Singapore-United Kingdom	0.8	6.8%
India-United Kingdom	0.7	7.0%
Japan-Germany	0.6	6.8%
Thailand-Germany	0.6	8.8%
Australia-United Kingdom	0.5	5.3%
India-Germany	0.5	6.5%

Schaubild 10

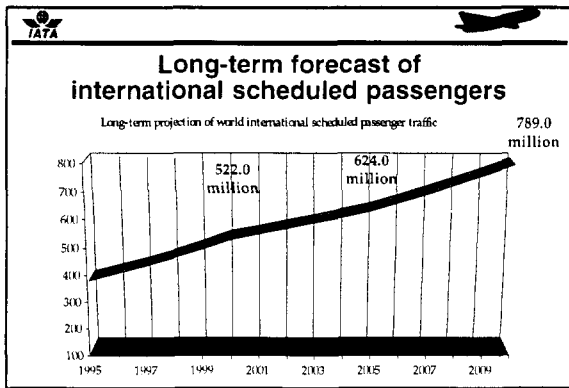


Schaubild 11

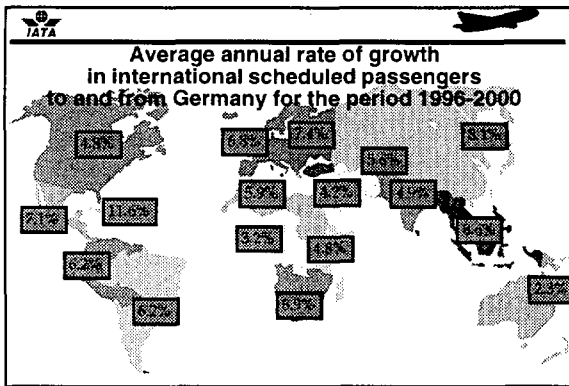
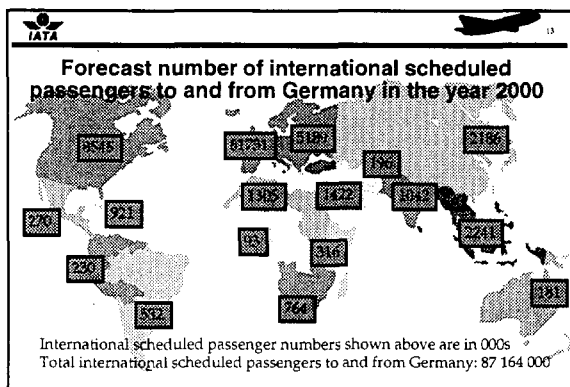


Schaubild 12



SONNTAG, 20. APRIL 1997 / Nr. 15 957

Flughäfen sind Magnete

Lenkungsgruppe mahnt zur Eile und empfiehlt Ideenwettbewerb

VON MICHAEL BRUNNER

BERLIN. Ein Handedruck, ein Lächeln, mehrere Minuten small talk. So freundlich begegnen sich Hans Stimmiann und Michael Cramer auch nicht alle Tage. Der Staatssekretär aus der Stadtentwicklungsverwaltung und der Verkehrsexperte der Bündnis-Grünen im Abgeordnetenhaus trafen auf der 62. Sitzung des Stadtfonims am Freitag zusammen. Das Thema hieß „Flughafen Luftverkehrskreuz oder Regionalflughafen“. Für Stimmiann und Cramer ein Pflichttermin.

Es blieb freilich Stimmianns Chef vorbehalten, die einleitenden Worte zu sprechen. Senator Peter Smeder tat dies vor halbgefüllten Stuhlreihen im Festsaal des ehemaligen Staatsratsgebäudes am Schloßplatz. Offenbar rinden die Berliner das Thema Flughafen nicht mehr so spannend, seit die Grundsatzentscheidung für Schönefeld gefallen ist. Stedner sprach nur kurz und ver schwand zu Terminen.

Er machte das Rednerpult frei für einen Mann, der extra aus Chicago gekommen war. John Zukowsky, Kurator für Architektur am Art Institute of Chicago, erzählte, daß sich Amerikaner leicht für Technik begeistern können. „In meiner Kindheit fuhren Mutter und Vater mit mir zum Essen zum

Airport O'Hare oder um die Ausstellungen zu besichtigen. Der Flughafen als Ausflugsziel.“ Dabei sei klar, „Flughafen sind die Gebäude, die am stärksten abgelehnt werden.“

Eine Befragung in Chicago habe gezeigt, daß viele Menschen lieber direkt neben einem Gefängnis wohnen würden als am Flughafen. Michael P. Brown von der International Air Transport Association (IATA) mit Sitz in Genf kam mit seinem Humor nicht gut an.

„Prognosen für den Flugverkehr sind problemlos - sie sind immer falsch.“ Brown verwies auf die beständig steigenden Zahlen von Flugreisenden. Das Dilemma für Flügge Seilschaften: Die jährlichen Zuwachsraten schwanken so stark, daß keine Fluggesellschaft mehr als sechs Monate im voraus planen könne.

Mark van den Heuvel von der Katholischen Universität Tilburg (Holland) schilderte die Zukunft des Luftverkehrs als



MICHAEL P. BROWN

»Prognosen für den Flugverkehr sind problemlos, sie sind immer falsch.«

Schreckensszenarium mit Dauerstreß und Mobilität um jeden Preis. „Wenn alle Menschen immerzu unterwegs sind, werden Treffen unmöglich.“ Van den Heuvel knosierte die Praxis im Luftfrachtgeschäft. Maschinen und elektronische Bauteile für Dumpingpreise zu transportieren.

Derweil genet Volker Hauff, vormals Bundesverkehrsminister und Oberbürgermeister von Frankfurt, mit dem Abgeordneten Hartwig Berger (B 90/Crüne) aneinander. „Wenn Sie schon intolerant sind, dann stö



VOLKER HAUFF

„Flughäfen sind Magnete für die Wachstumsbranchen der Wirtschaft.“

ren Sie wenigstens nicht die Veranstaltung“, schimpfte Hauff, weil Berger Kommentare in Zimmerlautstärke von sich gab. Dann sprach Hauff zum Thema Luftfracht. Sie mache vom Volumen her nur ein halbes Prozent der Gesamtmenge aus, ihr Wert liege aber bei 25 Prozent. Der Bau von Flughäfen sei von zentraler Bedeutung für die Beschäftigungspolitik, die Wachstumsbereiche wie Elektronik, Finanzdienstleister, Logistikfirmen und Touristikunternehmen seien angewiesen auf internationale Mobilität Hauffs.

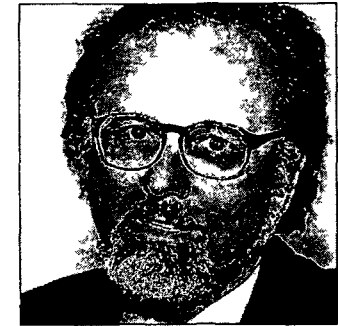


MARK VAN DEN HEUVEL

„Wenn alle Menschen immerzu unterwegs sind, werden Treffen unmöglich.“

Fazit: „Flughäfen sind Magnete für die Wachstumsbranchen der Wirtschaft.“

Freitag nacht faßte eine Lenkungsgruppe die Ergebnisse des Stadtfonims zusammen. In den Empfehlungen des Gremiums an den Senat heißt es: „Die Standortentscheidung zum Ausbau von Schönefeld ist gefallen und sollte nicht noch einmal angezweifelt werden.“ Das Hickhack der vergangenen Monate trage keineswegs zu einer weiteren Profilierung des Flughafenprojektes auf dem nationalen und internationalen Markt bei. „Mit



JOHN ZUKOWSKY
Mike Wollt Fotos

„Viele Menschen würden lieber neben einem Gefängnis wohnen als am Flughafen.“

dem Aufbau der Infrastruktur für den Flughafen wird nach allen globalen Untersuchungen die wirtschaftlich ertragreichste Infrastruktur überhaupt geschaffen.“ Der mögliche Effekt: 50 000 Jobs für Menschen, die direkt auf dem Flughafen oder bei Firmen am Flughafen beschäftigt sind. Die Lenkungsgruppe mahnte zur Eile. Jetzt seien Designer gefragt für Image Logo und Namen des Flughafens. Das beste sei so bald wie möglich einen Ideenwettbewerb durchzuführen.

Der Tagesspiegel, 19.4.97

Luftkreuz oder Regionalflughafen?

Schönefeld Thema beim Stadtforum

BERLIN (brun). Berlin muß sich beeilen. Mit diesen Worten hat der ehemalige Bundesverkehrsminister und Oberbürgermeister von Frankfurt, Volker Hauff (SPD), gestern vor den Folgen einer zögerlichen Haltung bei Planung und Ausbau des Flughafens Schönefeld gewarnt

Anlaß war die 62. Sitzung des Stadtforums im ehemaligen Staatsratsgebäude am Schloßplatz. Thema: Luftverkehrskreuz oder Regionalflughafen? Hauff schilderte am Beispiel Frankfurts die Bedeutung, die ein Großflughafen für eine Stadt haben kann:

Die Banken in der Main-Metropole seien mit acht Milliarden Mark an der Wertschöpfung beteiligt, der Rhein-Main-Flughafen mit fünf Milliarden. Flugverkehr - mit den Branchen Tourismus und Luftfracht - sei derzeit der Wachstumsmarkt schlechthin. Wer jetzt noch Zeit versäume, könne für immer den Anschluß verpassen. „Wenn der Markt aufgeteilt ist, wird nichts mehr zu machen sein.“ Es könne nicht darum gehen, den Ausbau von Flughäfen zu verhindern. Ziel müsse sein, sie so zu gestalten, daß sie möglichst umweltfreundlich seien.

Peter Strieder, Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz, hatte zuvor die Absicht seiner Verwaltung bekräftigt, die Flughafendebatte „aus den internen Zirkeln herauszuholen und zum Thema eines gesellschaftlichen Gesprächs“ zu machen.

Michael Brown von der International Air Transport Association (IATA) mit Sitz in Genf betonte, wie wichtig klare Vorstellungen der Flughafenplaner und ihrer Auftraggeber sind. Beispiel Osaka: Dort wurde 1992 ein neuer Flughafen fertiggestellt, der sich 1995 als zu klein erwies. Nun denke man in Japan über ein zusätzliches Flugplatzgebäude auf einer künstlichen Insel im Meer nach. Für Tourismus und Luftfrachtgeschäft seien auch künftig riesige Zuwächse zu erwarten. Browns Blick in die Zukunft: „Deutsche Flughäfen werden niemals Mangel an Passagieren haben.“

Berliner Morgenpost, 20.4.97

BER statt SXF soll Schönefeld ins bessere Licht rücken

Der künftige Großflughafen Schönefeld sollte bereits jetzt mehr in das Bewußtsem der Berliner Fluggäste dringen. Dazu empfiehlt die Lenkungsgruppe des Stadtforums (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung) als ersten Schritt die Code-Bezeichnung des Flughafens von SXF (für Schönefeld) in BER (für Berlin) umzubenennen. Ein Ideenwettbewerb solle einen ansprechenden Namen für den Flughafen finden. Für die Ausarbeitung eines Profils solle ein Corporate Design geschaffen werden.

Im Anschluß an das 62. Stadtforum vom Freitag schlägt die Lenkungsgruppe aus IHK-Mitgliedern, Stadtplanern und Architekten weiterhin vor, daß sich Berlin aktiv um die Anwerbung einer Fluggesellschaft bemühen solle, die ihren Heimatstandort nach Schönefeld verlegen solle. Schließlich seien Allianzen mit anderen Flughäfen zu überdenken. Die bisherige Konstruktion der Holding, die für die zögerliche Umsetzung der Planungen mitverantwortlich sei, solle kritisch überprüft werden. *Niko*