

# Immobilienstandort Flughafen – Merkmale und Perspektiven der Airport Cities in Deutschland

Jan Schubert  
Sven Conventz

## 1 Flughäfen: Motoren von Verkehrs- und Raumentwicklung

Der Luftverkehr zählt zu den jüngsten und dynamischsten Verkehrsträgern. Die Implementierung neuer Produktionsverfahren, die Herausbildung neuartiger Wertschöpfungsnetzwerke oder eine zunehmend durch räumlich-funktionale Arbeitsteilung geprägte, global angelegte Ökonomie sind nur einige Wachstumstreiber, die dazu beigetragen haben, dass die Verkehrsmengen im Allgemeinen und der Luftverkehr im Besonderen einen rapiden Anstieg verzeichnet haben. Um diesem Luftverkehrsaufkommen zu begegnen, bedarf es einer speziellen raumbundenen Infrastruktur. Flughäfen, ursprünglich von verkehrstechnischen Überlegungen getrieben und als reine Durchgangsstationen von Gütern und Passagieren konzipiert, haben sich in den letzten Jahren zu dynamischen multimodalen und multifunktionalen Immobilienstandorten gewandelt. Auch die Flughafenumfelder sind in diese dynamischen Entwicklungsprozesse eingebettet. Flughäfen sind damit nicht mehr nur wichtige Motoren der Beschäftigung und der Regionalökonomie, sondern werden verstärkt als Generatoren der Raumentwicklung perzipiert.<sup>1</sup>

Trotz der zunehmenden Volatilität des Luftverkehrs und damit auch des Flughafengeschäfts, etwa durch konjunkturelle Verwerfungen der Weltwirtschaft, Epidemien wie SARS oder Vulkanausbrüche, sprechen viele Indizien nach gängiger Ansicht dafür, dass auch in Zukunft eine weitere überdurchschnittliche Nachfrage nach Flugverkehrsleistungen mit jährlichen Zuwachsraten von 4 bis 6% zu erwarten ist.<sup>2</sup> Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass aufgrund des Wesensprinzips der Weltwirtschaft und der Arbeitsweisen vieler global agierender informations- und wissensbasierter Dienstleistungsunternehmen der Flugverkehr als abgeleitete Nachfrage ein essentielles Element innerhalb der Wertschöpfungskette solcher Unternehmungen darstellt. Daran werden steigende Treibstoffpreise, Klimawandel und CO<sub>2</sub>-Diskussion voraussichtlich wenig ändern.<sup>3</sup>

## 2 Neue Nutzungen in Flughafenumfeld

Die seit Jahrzehnten stetig anwachsende Beförderung von Passagieren und Fracht per Flugzeug hat an internationalen Großflughäfen zu einem kontinuierlichen Aufbau von physischer Infrastruktur und der Ansiedlung von Nutzungstypen geführt, die nicht primär luftverkehrsbezogen sind. In den USA haben sich um die Flugverkehrsdrehscheiben (sog. Hubs) in einem Radius von 20 bis 30 km vollumfängliche Stadträume mit Wohngebieten, Shopping Centern und Firmensitzen entwickelt.<sup>4</sup> Beispiele sind Chicago, Dallas, Miami und Washington. In ostasiatischen Metropolräumen wie etwa Incheon/Seoul, Hongkong, Bangkok oder Beijing werden Flughäfen direkt als Kristallisationspunkte von neuen, großmaßstäbigen Stadtentwicklungsplanungen forciert.<sup>5</sup> Dort werden derartige Verstärkungsprozesse nicht nur vom Luftverkehrswachstum befördert, sondern korrespondieren mit einem hohen Wachstum von Wirtschaft und Stadtbevölkerung. Flughafenbezogene Agglomerationen dieser Art werden inzwischen als „Aerotropolis“ bezeichnet und somit als neue Stadttypen verstanden.<sup>6</sup>

In Deutschland wurden in der Vergangenheit vor allem Verkehrsträger und Gewerbegebiete an die Flughäfen angeschlossen – die Entwicklung neuer Stadtregionen im obigen Sinne kann derzeit nicht festgestellt werden.<sup>7</sup> Die Ansiedlung urbaner Nutzungen an Flughäfen nimmt jedoch auch hier zu – sowohl in und nahe den Terminals selbst als auch im näheren Flughafenumfeld. Unter dem zunehmenden Wettbewerbsdruck deregulierter und liberalisierter Luftverkehrsmärkte haben die vielfach privatisierten Flughafenbetriebsgesellschaften seit den 1990er Jahren sukzessive neue Einnahmequellen im Non-Aviation-Bereich erschlossen.<sup>8</sup> „Als Non-Aviation-Nutzungen werden alle Tertiärfunktionen definiert, die lediglich mittelbar das Funktionieren des Flughafenbetriebes unterstützen, indem sie z.B. mit ihren finanziellen Erträgen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Un-

---

Jan Schubert  
Univ. Trier  
Fachbereich VI  
Kultur- und Regionalgeographie  
54286 Trier  
E-Mail: schubert@uni-trier.de

Sven Conventz  
TU München Lehrstuhl für  
Raumentwicklung  
Acisstraße 21  
80333 München  
E-Mail:  
conventz@tum.de

ternehmens beitragen“.<sup>9</sup> Beispielhaft für solche Non-Aviation-Nutzungen sind Immobilienentwicklungen in den Bereichen Einzelhandel, Büro oder Freizeit, Parkraummanagement, spezielle Konferenzangebote und dergleichen mehr.<sup>10</sup> Diese vielfältigen Projektentwicklungen werden dabei unter dem Marketingbegriff „Airport City“ beworben<sup>11</sup>, ein international verwendeter Begriff, um das terminalnahe Zentrum von Flughafenmetropolen zu bezeichnen, den sog. „Aerotopolis“.

In Deutschland werden in direkter Terminalnähe derzeit an den Flughäfen Frankfurt/Main, München, Düsseldorf, Köln-Bonn, Bremen, Weeze und auch am künftigen Großflughafen Berlin Brandenburg International Airport City-Projekte angestoßen und Mietinteressenten gesucht.

Nicht nur für Projektentwickler und Investoren, sondern auch für die Nachbargemeinden stellt sich die Frage, was die Merkmale dieser Airport Cities sind, inwiefern sie das Flughafenumfeld verändern und ob es gelingen wird, Nachfrage für diese Standorte zu generieren.

Im folgenden Kapitel 3 wird zunächst dargestellt, welche Nutzungen bisher in Deutschland im Flughafenumfeld (5 km-Radius) angesiedelt waren. Grundlage dafür ist eine GIS-gestützte Gewerbeflächenanalyse von 19 deutschen Flughäfen auf Basis von ATKIS-Daten (Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem). Im nächsten Schritt wird die Frage nach dem Wesen von Airport Cities gestellt. Dazu werden in Kapitel 4 die deutschen Airport City-Vorhaben qualitativ vorgestellt, womit sich auch ein Bild vom Wandel im deutschen Flughafenumfeld ergibt. Im fünften Kapitel werden diese Vorhaben hinsichtlich ihrer Nutzungskonzepte und anhand ausgewählter Standortfaktoren miteinander verglichen und schließlich im sechsten Kapitel bezüglich ihrer Erfolgsaussichten bewertet. Grundlage dafür bilden Experteninterviews. Kapitel 7 zieht ein abschließendes Fazit.

### 3 Bisherige Flächennutzung im deutschen Flughafenumfeld

2007 hatten in der Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) 19 Großflughäfen den Mitgliedstatus eines „Internationalen Verkehrsflughafen“. Diese werden in den vorliegenden Vergleich mit einbezogen.<sup>12</sup>

#### *Vergleich der Realnutzung*

Das amtliche topographisch-kartographische Informationssystem (ATKIS) erfasst die Realnutzung in Deutschland flächendeckend und unterscheidet sie nach folgenden baulichen Nutzungsarten: Wohnen, Industrie/Gewerbe, Mischnutzung, Sondernutzung. Um das zentrale Terminalgebäude eines Flughafens (Radius 5 km) werden diese Baublöcke identifiziert, ebenso die dem Flugverkehr gewidmete Fläche. Die Nutzung eines festen Analyseradius ermöglicht die Vergleichbarkeit der Befunde zwischen den Flughäfen. Bislang stehen gebäudescharfe Daten in ATKIS noch nicht flächendeckend zur Verfügung, die derzeit genaueste deutschlandweite Geodatenquelle für bauliche Flächennutzungen sind Baublockdaten.<sup>13</sup> Aufgrund der Erhebung und Bereitstellung von ATKIS-Daten im fünfjährigen Turnus stammen die verwendeten Flächeninformationen aus einem zeitlichen Bereich von 1999 bis 2004.

Betrachtet man die baulich genutzten Baublöcke in der Summe (Tab.1), dann ist das Terminalumfeld der Flughäfen im Mittel etwa viermal dichter bebaut (36,33 % Siedlungsflächenanteil) als das Bundesgebiet (8,73 %). Erstaunlich ist, dass der Anteil der Wohnnutzungen mehr als doppelt so hoch ausfällt wie der Gewerbeflächenanteil. Der Anteil der Flughafenfläche beträgt im Mittel ca. 7 %.

Ein Vergleich unter den Flughäfen zeigt, dass insbesondere zwei Faktoren mit der baulichen Verdichtung des Umfelds positiv korrelieren: Nähe zum Siedlungskörper der Kernstadt und Verkehrsvolumen. Bei den Flughäfen Münster-Osnabrück, Saarbrücken und Erfurt treffen beide Faktoren aufeinander (Abb.1). Frankfurt-Hahn weist zwar ein ländliches Umfeld, dafür aber erhöhte Passagierzahlen auf. Dagegen liegen die Drehkreuze Frankfurt/Main und München näher am Bebauungsdurchschnitt als verkehrsrärmere Flughäfen wie Hamburg,

**Tabelle 1**  
**Realnutzungsanteile am Terminalumfeld**

Flughafen	Realnutzungsanteile am Terminalumfeld in %					Summen in %
	Wohnen	Industrie/ Gewerbe	Misch- nutzung	Sonder- nutzung	Flughafen	
Berlin-Schönefeld	19,5	7,5	2,4	1,5	8,1	39,0
Berlin-Tegel	5,5	16,3	2,7	9,1	5,7	39,3
Berlin-Tempelhof	35,8	11,6	9,8	10,1	4,6	72,0
Bremen	27,1	14,1	5,7	3,7	3,5	54,0
Dortmund	24,5	6,5	3,3	3,3	2,6	40,2
Dresden	0,7	6,3	13,4	1,5	2,9	24,7
Düsseldorf	21,6	9,4	4,2	3,6	7,6	46,4
Erfurt	6,8	3,7	2,5	1,5	3,0	17,5
Frankfurt/Main	6,9	8,2	0,7	0,9	19,8	36,5
Frankfurt-Hahn	10,8	9,9	4,0	2,0	7,0	33,7
Hamburg	40,3	6,7	3,5	6,7	7,5	64,7
Hannover	2,4	2,8	2,5	0,4	3,9	12,1
Köln-Bonn	13,2	6,1	2,0	6,1	12,1	39,5
Leipzig	0,6	2,4	7,2	0,3	11,9	22,4
München	2,7	3,6	2,0	0,4	20,1	28,7
Münster-Osnabrück	1,9	0,8	0,9	0,3	2,3	6,1
Nürnberg	18,2	8,4	4,4	2,7	3,3	36,9
Saarbrücken	9,7	1,4	2,2	0,3	1,7	15,3
Stuttgart	12,3	5,0	5,6	2,3	4,8	30,0
<b>Durchschnitt</b>	<b>15,0</b>	<b>6,9</b>	<b>4,6</b>	<b>3,0</b>	<b>7,0</b>	<b>36,3</b>

Quelle: eigene Berechnungen

Bremen und Tempelhof. Die Letzteren sind im Gegensatz dazu stark in den Siedlungsbereich der Stadt integriert.

Auf eine Abhängigkeit der Bebauungsdichte von diesen zwei Faktoren kann über zwei Mechanismen geschlossen werden: Zum einen bedingt ein gesteigertes Verkehrsvolumen u. a. durch mehr und längere Landebahnen sowie größere Terminals eine höhere Flächeninanspruchnahme des Flughafens selbst. In den Fällen Frankfurt und München macht der Flughafen ca. 20% des Terminalumfelds aus. Ein weiterer Verdichtungseffekt kann über die Ansiedlung von Gewerbetrieben auftreten, die die Flughafennähe für sich nutzen möchten. Hierüber liefert eine Untersuchung jener Flächen Aufklärung, die in ATKIS als industrielle/gewerbliche Realnutzung erfasst sind.


#### *Nutzung und Verteilung der Gewerbeflächen im weiteren Terminalumfeld*

Um die Nutzung aller ATKIS-Gewerbeflächen differenziert abbilden zu können, erfolgt eine ergänzende städtebauliche Strukturtypenbestimmung über Luftbildinterpretation. Unterschieden werden sechs Klassen von Gewerbeblöcken (Tab.2).

Bei acht Flughäfen finden sich Gewerbeflächenanteile am Terminalumfeld von über 8% (Berlin-Tegel, Berlin-Tempelhof, Bremen, Düsseldorf, Frankfurt, Hannover, Nürnberg, Stuttgart; Tab.3). Der höchste Anteil an gewerblicher Baunutzung liegt mit ca. 16,5% im Terminalumfeld von Berlin-Tegel. An sechs Flughäfen bleibt dieser Anteil allerdings unter 4% (Erfurt, Frankfurt-Hahn, Leipzig, München, Münster-Osnabrück, Saarbrücken). Die übrigen sechs Terminalumfelder schwanken zwischen 6,3% und 7,5%. Das Umfeld Düsseldorfs besticht durch vergleichsweise viele Büroflächen (1,6%).

Abbildung 1 vermittelt sehr gut die Unterschiede der Ausdehnung der Flughafengelände. Sie schwankt zwischen 1,7% bei Saarbrücken bis 20,1% bei München. Häufig fällt ein Bebauungsabstand zwischen Flughafen und Siedlungskörper auf. Bei den Stadtflughäfen fällt dieser jedoch wesentlich geringer aus als bei den suburban oder ländlich gelegenen Flughäfen. Die Bebauung rückt hier näher an die Terminals (Landseite) heran als an die Landebahnen (Luftseite). Beispiele sind Bremen, Nürnberg und Berlin-Schönefeld. Gerade an den stadtnahen Flughäfen befinden sich grö-

**Tabelle 2**  
**Gewerbegebietstypenübersicht**

Gebietstyp	Bebauungsmerkmale			Beispiele
	Bebauungsstruktur	Gebäudetypen	Bebauungsdichte	
1 Industriegebiet	Zergliederte Ballung überwiegend großer Gebäude diverser Typen und Anbauten	Hallen für Produktion und Lager, Verwaltungsgebäude	Hoch	
2 Transportbezogenes Gewerbegebiet	Homogene Großstrukturen	Großflächige Logistik/Lagerhallen	Hoch, jedoch mit großem Gebäudeabstand	
3 Heterogenes Gewerbegebiet	Zergliederte Mischung überwiegend mittel-großer Gebäude diverser Typen	Hallen für Produktion und Lager, Verwaltungsgebäude	Mittel	
4 Büro- und Businesspark	Strukturiertes Ensemble mit städtebaulichem und architektonischem Wert	Verwaltungsgebäude	Mittel	
5 Großflächiger EZH / Rasthof	Lockere Anordnung, Architektur und Sichtbeziehungen relevant	Großmärkte, Tankstellen, Gastronomie	Mittel, jedoch mit großem Gebäudeabstand	
6 Gewerbe- und Technologiepark	Strukturiertes Ensemble mit städtebaulichem und architektonischem Wert	Verwaltungsgebäude, leichte Gewerbehallen	Mittel	

Quelle: eigener Entwurf, Interpretationsstand: Juni 2007, Luftbildstand: 2004-2007

ßere industriell genutzte Gewerbegebiete (Berlin-Tegel, Berlin-Tempelhof, Düsseldorf, Hannover, Nürnberg, Bremen). Diese Entwicklungen sind vermutlich selten flughafenbezogen. Den Luftbildern nach scheint es sich oft um unabhängig von den Flughäfen entstandene Gebiete zu handeln (Automobil-, Hafen-, Grundstoff- und Schwerindustrie), die inzwischen von der Stadt umschlossen wurden.

Im Umfeld der stadtnahen Flughäfen fallen auch zahlreiche Ansiedlungen heterogener Gewerbegebiete auf. Da sie eine Kategorie mit stark differierenden Nutzungen darstellen, kann hier keine generelle Aussage zum Flughafenbezug getroffen werden. Anders verhält es sich mit den transportbezogenen Gewerbegebieten. Diese finden sich bei vielen Flughäfen direkt an das Flughafengelände angrenzend, womit ein starker Bezug zum Airport auf der Hand liegt. Das trifft nicht nur auf die bekannten großen Frachtdrehkreuze Frankfurt/Main, München, Köln-Bonn und Frankfurt-Hahn zu. Logistikorientierte Gewerbegebiete finden sich auch bei den Airports Bremen, Dortmund, Hamburg und Hannover. In Bremen handelt es sich allerdings um Flächen im Hafen, so dass hier nicht von einem Flughafenbezug auszugehen ist. Es muss ergänzt werden, dass ATKIS in vielen Fällen auf dem Flughafengelände selbst keine weiteren Gewerbeflächen ausweist. Luftfrachtanlagen und

angegliederte Speditionen sind jedoch oft sogar direkt neben den Landebahnen verortet. Im Fall München sind die Luftfrachtanlagen erfasst, während die Frankfurter Cargo City Süd nicht auftaucht. Es ist also davon auszugehen, dass der Anteil der Logistiknutzungen in Wirklichkeit substanziell höher ist, als ATKIS ihn ausweisen kann.

Am Flughafen Düsseldorf sticht insbesondere die vergleichsweise hohe Ansammlung von Gewerbe- und Büroparks hervor. Ob die Nähe zu Flughafen, Stadtgebiet oder die Kombination von beidem ansiedlungswirksam waren, kann nicht beurteilt werden. Größere Areale dieses Gebietstyps finden sich noch bei den Flughäfen Köln-Bonn, Stuttgart und München. An den übrigen Flughäfen sind derartige Gebiete wesentlich seltener bis gar nicht vertreten (Dresden, Hamburg, Hannover, Berlin-Schönefeld). Bei den Flughäfen Düsseldorf und Erfurt befinden sich Messengelände im direkten Flughafenumfeld. Sie wurden der Kategorie „Businesspark“ zugeordnet. Das neue Messengelände am Stuttgarter Flughafen wurde noch nicht in ATKIS erfasst. Der Flughafen Berlin-Tempelhof liegt besonders zentral in Berlin, der 5-km-Radius umfasst bereits Teile der Innenstadt. Dies erklärt den höheren Anteil von Büroflächen.

**Tabelle 3**  
**Flächenanteile der Gewerbegebietstypen am Terminalumfeld**

Flughafen	Flächenanteile der Gewerbegebietstypen am Terminalumfeld in %							Summen in %	Anteil Flug- hafenfläche am Terminal- umfeld in %
	Industrie	Trans- portbe- zogen	Hetero- gen	Büro- park	Einzel- handel / Rasthof	Gewer- bepark	Keine Zuord- nung		
Berlin-Schönefeld	1,2	0,2	0,9	0,2	0,7	0,2	4,2	7,5	8,1
Berlin-Tegel	11,1	1,6	1,1	0,1	0,4	0,2	1,8	16,3	5,7
Berlin-Tempelhof	5,5	1,6	2,4	0,7	0,0	-	1,4	11,6	4,6
Bremen	1,5	6,2	2,8	0,3	0,7	0,7	2,0	14,1	3,5
Dortmund	2,3	1,3	0,6	0,2	0,2	-	1,9	6,5	2,6
Dresden	3,4	0,1	0,7	-	-	-	2,1	6,3	2,9
Düsseldorf	2,5	0,4	0,6	1,6	-	1,9	2,4	9,4	7,6
Erfurt	0,6	-	0,4	0,6	0,1	0,3	1,6	3,7	3,0
Frankfurt/Main	3,1	1,0	0,4	0,4	-	-	3,3	8,2	19,8
Frankfurt-Hahn	0,3	1,6	0,3	-	-	-	0,7	2,8	3,9
Hamburg	2,3	1,1	2,0	0,1	0,4	-	0,8	6,7	7,5
Hannover	5,6	1,8	1,0	0,0	0,0	-	1,4	9,9	7,0
Köln-Bonn	1,3	0,8	0,4	-	0,3	1,4	1,9	6,1	7,0
Leipzig	0,7	0,6	0,1	0,1	0,0	-	0,9	2,4	11,9
München	0,2	1,1	0,2	0,6	0,2	0,7	0,6	3,6	20,1
Münster-Osnabrück	0,2	0,1	-	-	0,0	0,1	0,3	0,8	2,3
Nürnberg	2,4	0,3	1,8	0,1	0,2	0,6	3,0	8,4	3,3
Saarbrücken	0,3	-	0,1	-	-	-	1,0	1,4	1,7
Stuttgart	2,0	0,3	1,3	0,5	0,1	-	0,8	5,0	4,8
<b>Durchschnitt</b>	<b>2,4</b>	<b>1,1</b>	<b>0,9</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,3</b>	<b>1,7</b>	<b>6,9</b>	<b>7,0</b>

Quelle: eigene Berechnungen

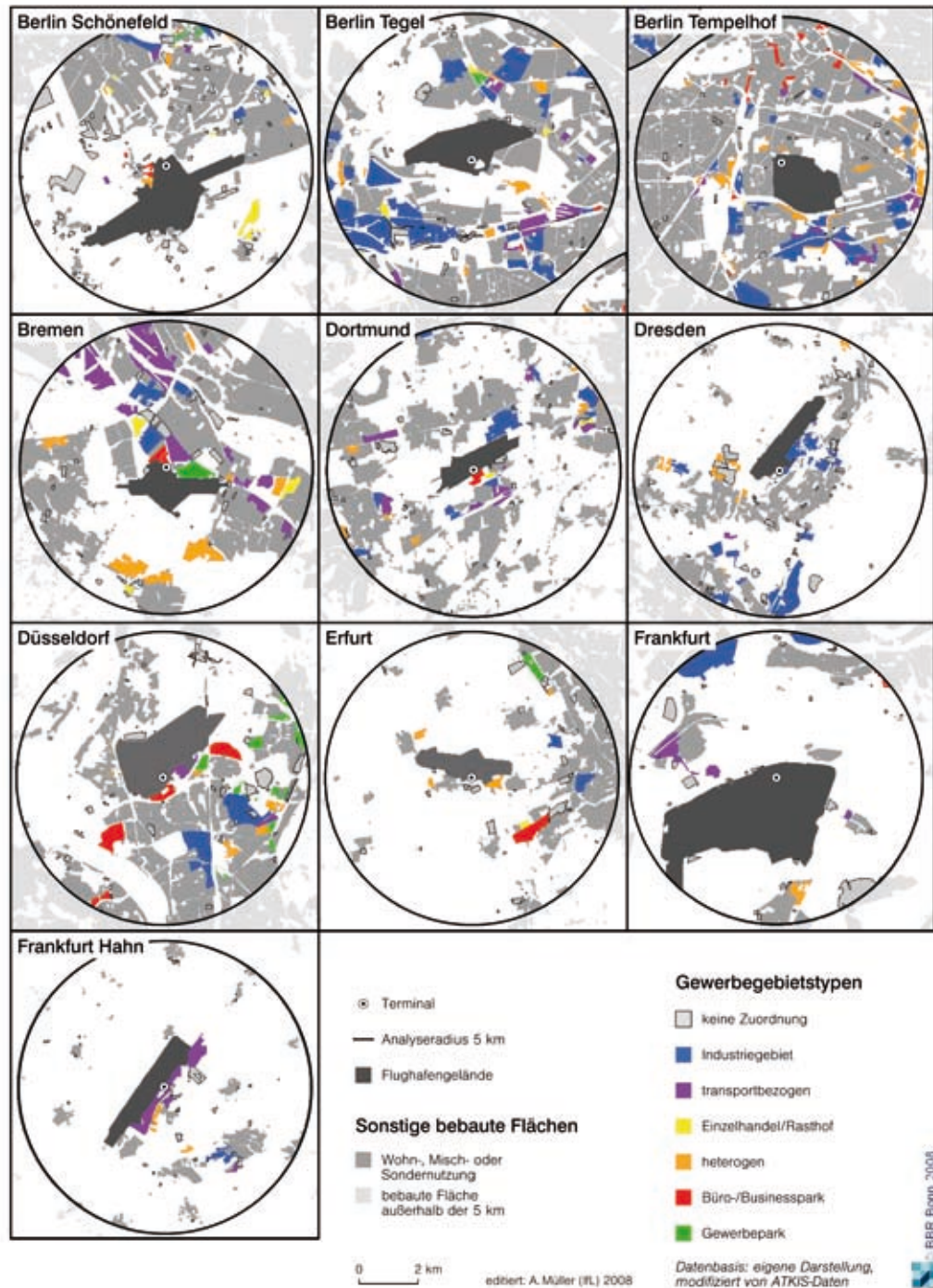
Die Verteilung der wenigen einzelhandelsbezogenen Gebiete weist keine deutlichen flughafenspezifischen Muster auf, fällt jedoch insbesondere in den Randlagen größerer Siedlungskörper auf (Berlin-Schönefeld, Köln-Bonn, Hamburg).

Insgesamt ist somit der räumlich-baulich erkennbare Flughafenbezug der gewerblichen Nutzung im weiteren Terminalumfeld eher gering ausgeprägt. Die industriellen, heterogenen und einzelhandelsbezogenen Gewerbegebiete lassen wegen ihrer Lage im Siedlungskörper und zum Flughafen eher stadtbezogene Ansiedlungsgründe vermuten. Sie machen zusammen ca. 50% der in ATKIS erfassten Gewerbeflächen im Terminalumfeld aus. Den engsten räumlichen Flughafenbezug zeigen die transportorientierten Gewerbegebiete. Büro- und Gewerbeparks sind nur an wenigen Flughäfen stärker vertreten und zeigen Distanzen von bis zu mehreren Kilometern zu den Terminals (siehe Düsseldorf, Köln-Bonn, München).

Damit liegt die Schlussfolgerung nahe, dass eine direkte Flughafennachbarschaft bislang hauptsächlich für logistische Funktionen bedeutsam ist. Auch wenn die Flugfunktion für viele andere Geschäftsnutzungen günstig oder sogar notwendig gewesen ist, bedarf es deshalb noch nicht eines Standorts in unmittelbarer Flughafennähe. Dies gilt offensichtlich für den tertiären und quartären Sektor. Büros in Terminalnähe sind bisher eine Seltenheit. Insbesondere erstaunt das nur leicht überdurchschnittlich gewerblich besetzte Terminalumfeld des Großflughafens Frankfurt. Angesichts seiner Bedeutung im Passagier- und Frachtverkehr wären mehr gewerbliche Baunutzungen zu erwarten.

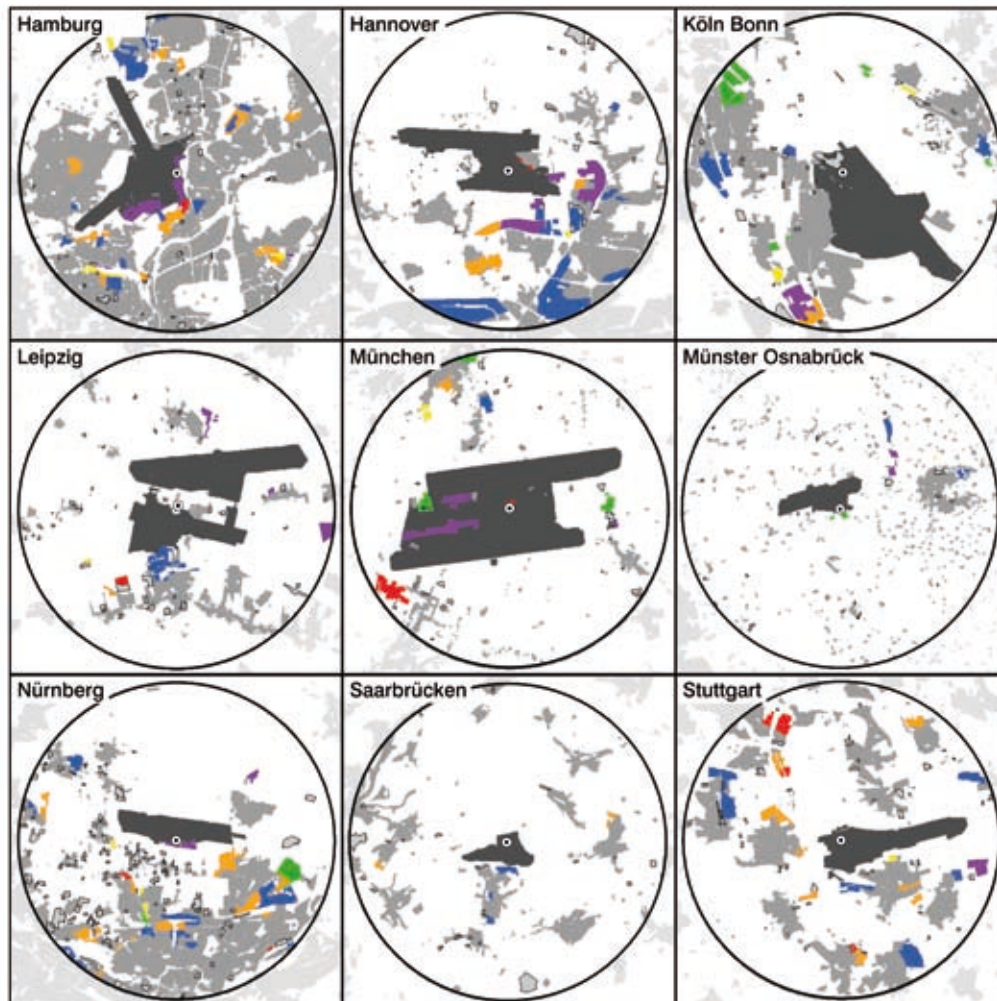
Tatsächlich ist in Europa seit mehreren Jahren eine starke Dynamik in der Ansiedlung urbaner Nutzungen und gewerblicher Bebauung in direkter Flughafennähe erkennbar. Die Vermarktungskonzepte greifen regelmäßig den Begriff Airport City auf – er geht vermutlich auf die Anfänge der 1960er Jahre zurück<sup>14</sup> – und lehnen sich somit bewusst an den international geläufigen Ae-

**Abbildung 1**  
**Räumliche Übersicht der Gewerbegebietstypen**



rotropolis-Kontext an. Ausgehend von dem veränderten Stellenwert von Flughäfen wurde in den letzten Jahren eine Vielzahl neuer Begrifflichkeiten für diese Art von flughafen-zentrierter Raumentwicklung geprägt. Neben allgemeinen Bezeichnungen wie Aeroville<sup>15</sup>, Airport City oder Aerotropolis

gibt es eine Vielzahl weiterer Benennungen, die sich jedoch stets auf einen bestimmten Flughafen beziehen. In Europa lassen sich beispielhaft die „Sky City“ in Stockholm-Arlanda, die „Aviopolis“ in Helsinki-Vantaa, die „Aeroville“ in Paris-Roissy oder die „Aeroworld“ in Wien-Schwechat anführen.



#### 4 Airport City: qualitative Annäherung an einen Begriff

Der Begriff Airport City erfährt im Zusammenhang mit der flughafenbezogenen Immobilienentwicklung in der wissenschaftlichen Literatur, Presse und seitens der Flughafenbetreiber am meisten Würdigung, ohne jedoch einheitlich definiert zu sein. Die einzelnen definitorischen Ansätze lassen Differenzen sowohl im Hinblick auf die Merkmale als auch auf die räumliche Abgrenzung erkennen. Oft setzen Airport City-Definitionen an der hohen baulichen Dichte sowie der Breite der Angebotselemente und Kundengruppen an.<sup>16</sup> In Anlehnung an das Begriffsverständnis von Güller versteht man unter Airport City „the more or less dense cluster of operational, airport related activities, plus other commercial and

business corners, on and around the airport platform“<sup>17</sup>.

Bezogen auf die räumliche Extension lässt sich zwischen einer Airport City im engeren und einer solchen im weiteren Sinne differenzieren.<sup>18</sup> Der engeren Begriffsauslegung zufolge bezieht sich Airport City ausschließlich auf das Flughafenareal. Additiv können Annexe hinzutreten, die mit etwas Abstand außerhalb liegen, logistisch, funktional und organisatorisch jedoch mit dem Flughafen vernetzt sind.<sup>19</sup> Demgegenüber versteht man unter Airport City im weiteren Sinn neben dem Flughafenareal und einigen ausgelagerten Flächen auch die anliegenden Städte beziehungsweise die gesamte Region als Airport City. Als Abgrenzungshilfe können die Zuliefer- oder Beschäftigtenverflechtungen zugrunde gelegt werden.<sup>20</sup>

In diesem Kontext muss jedoch angemerkt werden, dass die begriffliche Verbindung von Flughafen mit dem Stadtbegriff nicht unproblematisch ist und daher mit besonderer Vorsicht gebraucht werden sollte. Auch wenn Flughäfen verstärkt urbane Funktionen auf sich vereinigen können, sind sie keine Städte<sup>21</sup> im engeren Sinne. Sie verfügen weder über die für Städte konstitutive permanente Einwohnerschaft noch über eine Gemeindeverwaltung bzw. -verfassung. Vielmehr verbirgt sich hinter dem Begriff vorrangig eine Geschäfts- bzw. planerische Entwicklungsstrategie, die sich nicht zuletzt aus den für die Flughafenbetreiber veränderten Rahmenbedingungen ergibt (siehe Kap. 2).

Dies lässt sich auch an den sehr heterogenen räumlichen Abgrenzungen der Airport Cities seitens der Initiatoren erkennen. Am Münchener Flughafen bestimmt man die Fläche der Airport City mit der Anzahl der effektiv vermietbaren Fläche (ca. 55 000 m<sup>2</sup>). Stattdessen spricht z.B. der Flughafen Frankfurt/Main von der Gesamtzahl an Hektar der Airport City, zu denen neben den Gebäuden die Verkehrs- und Grünflächen und auch die Landebahnen gehören (ca. 2 000 ha). Die Merkmale und Unterschiede der Nutzungs- und Vermarktungskonzepte werden im Folgenden vorgestellt.

## 5 Airport City-Vorhaben in Deutschland

In Deutschland werden zurzeit an sieben Flughäfen Immobilienprojekte unter dem Label „Airport City“ vorangetrieben. Um die Merkmale und Perspektiven dieser Entwicklungen zu untersuchen, wurden Expertengespräche<sup>22</sup> geführt und zentrale Kommunikationsmedien wie Vermarktungsbroschüren und Internetauftritte u.a. von Flughafenbetreibern und Projektentwicklungsgesellschaften ausgewertet.

### 5.1 Vergleich der Airport City-Konzepte

Die Untersuchungen belegen, dass hinter dem gemeinsamen Begriff Airport City große konzeptionelle und qualitative Unterschiede der Vorhaben bestehen (Tab. 4).

#### *Frankfurt/Main*

Der Flughafen Frankfurt gilt seit Jahren als Vorreiter in der deutschen Flughafenentwicklung.<sup>23</sup> In Kooperation mit dem Architekturbüro Albert Speer & Partner (AS&P) wurde ein Masterplan für die Airport City entwickelt, der das gesamte Flughafengelände mit über 2 000 ha umfasst.<sup>24</sup> Im Innenbereich der Terminals ist ein breites innerstädtisches Nutzungsspektrum erkennbar, insbesondere Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie und Hotels sowie eine hohe Passantenfrequenz und Verkehrserreichbarkeit. Bereits 2003 wurde der Flughafen durch die Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (GMA) im Einzelhandels- und Zentrenkonzept als „städtebaulich integriertes Versorgungszentrum“ ausgewiesen.<sup>25</sup> Die Umwidmung der ehemaligen Militärfäche auf dem Flughafengelände in die Cargo City Süd wurde bereits erfolgreich abgewickelt. Das ca. 7 km vom Terminal 1 entfernte Mönchhof-Gelände wird nun auch bereits an Logistikunternehmen verkauft. Das ehemalige Kasernengelände „Gateway Gardens“ soll Standort für Büros, Hotels, Einzelhandel, Gastronomie und Events werden. Mit dem Airrail Center wird derzeit eine großflächige Hotel- und Büroentwicklung über dem ICE-Bahnhof gebaut. Mit diesen Maßnahmen etabliert sich der Frankfurter Flughafen als Bürostandort für quartäre Dienstleistungen, die nicht direkt mit dem Fluggeschäft in Verbindung stehen.

#### *München*

Der Flughafen München versteht seine Airport City als bereits existent. In den Terminals und im benachbarten „Airport Center“ sollen auf einem Areal von 55 000 m<sup>2</sup> Flächen für Einzelhandel und Büros sowie weitere stadttypische Nutzungen wie Hotellerie, Gastronomie, medizinische Versorgung, Events, Konferenzen und weitere Dienstleistungen geschaffen werden. Rund 35 000 m<sup>2</sup> der vermietbaren Gesamtfläche sollen einer Einzelhandels- und Gastronomienutzung zugeführt werden.<sup>26</sup>

#### *Berlin*

Im Gegensatz zum Münchener Flughafen beginnt der Bau der Airport City für den zukünftigen Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) frühestens 2010. Sie soll als eine Gebäudegruppe auf einer Fläche von ca. 16 ha zwischen den Landebahnen



**Tabelle 4**  
**Übersicht über Airport City-Konzepte**

Flughafen	Projekt- leitung	Räumliche Abgrenzung	Verkehrs- anbindung	Nutzungen in bestehender Airport City	Nutzungen in geplanter Airport City	Absehbare Mieter (Pläne)	Grundfläche	Entwick- lungsstand	Quellen
Berlin Branden- burg Inter- national	Flughafen Berlin-Schö- nefeld	Teilgebiet des Flughafenge- ländes zwi- schen den Landebahnen	A113, Re- gionalbahn, S-Bahn, geplant: ICE	keine, da noch in Pla- nung	1, 2, 3, 4, 5, 6, 9	keine Anga- ben	ca. 16 ha	P	Vermark- tungs- broschüre, Homepage 2.7.10
Bremen	Stadt und Wirtschafts- förderung Bremen	an das Terminal angrenzende Gewerbe- flächen	A281, A1, A28, Straßen- bahn	2, 4, 5, 6, 10, 11, 12, 13,	1, 2, 9, 11	keine Anga- ben	ca. 155 ha	P&B	Vermark- tungs- broschüre, Homepage 2.7.10, Gestaltungs- konzeption, Geschäftsbe- richt 2003
Düsseldorf	Flughafen Düsseldorf	an Terminal angrenzender Businesspark	A44, A52, ICE, Regional- bahn, S-Bahn	1, 5, 6, 8, 14	1	keine Anga- ben	ca. 23 ha	P&B	Vermark- tungs- broschüre, Homepage 12.6.10, Immobilien Zeitung 4.10.07b
Frankfurt/ Main	Flughafen Frankfurt	gesamtes Flughafen- gelände und außerhalb liegende Entwicklungs- flächen	A3, A5, ICE, Regionalbahn, Straßenbahn	1, 2, 3, 4, 5, 6, 12	1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 11, 12	KPMG, Hilton Hotels, Park Inn, Metropol- itan Medical Center, House of Logistics	ca. 2000 ha	P&B	Vermark- tungs- broschüre, Homepage 2.7.10, Inter- view Fraport
Köln-Bonn	externer Pro- jektentwickler Lammerting, Industrie Kreditbank Düsseldorf	Businesspark 2,5km vom Terminal entfernt	A59, A3	keine, da noch in Pla- nung	1	keine Anga- ben	ca. 12 ha	P&B	Telefonat Lammerting, Homepage 2.7.10
München	Flughafen München	Terminalflä- chen und Nachbargelä- nde „Airport Center“	A92, S-Bahn, geplant: Re- gionalbahn	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8	Keine Aus- bauvorhaben	keine Anga- ben	ca. 5,5 ha*	A	Vermark- tungs- broschüre, Homepage 2.7.10
Weeze	Flughafen Weeze	gesamtes Flughafen- gelände und angrenzende Entwicklungs- flächen	A57	2, 3, 4, 6, 15	1, 2, 3, 5, 7, 9, 12	keine Anga- ben	ca. 620 ha	P&B	Vermark- tungs- broschüre, Homepage 2.7.10
1: Büro 2: Einzelhandel 3: Gastronomie 4: Private Dienstleistungen		5: Hotel 6: Kongresse / Tagungen 7: Events / Entertainment 8: Gesundheitscenter		9: Grünflächen 10: F&E 11: Handel & Vertrieb 12: Logistik		13: Produktion 14. Autohandel 15: Training A=abgeschlossen, B=Bauphase,		* vermietbare Nutzfläche laut Vermarktungsbroschüre und Homepage A=abgeschlossen, B=Bauphase, P=Planungsphase	

Quelle: eigene Darstellung

gebaut werden. Geplante Nutzungen sind Büros, Hotels, Kongresszentren, Einzelhandel, Gastronomie sowie Dienstleistungen und Grünflächen. Zu der bisherigen landseitigen Verkehrsanbindung ist ein ICE-Fernbahnhof geplant.<sup>27</sup> Mit der Schließung Tempelhofs sowie der von Tegel im Jahr 2012 ist auch mit einer größeren Hub-Bedeutung von BBI zu rechnen.

### Düsseldorf

Die Immobilienentwicklungen im Rahmen der Düsseldorfer Airport City sind bereits größtenteils abgeschlossen. Die Flughafenbetreibergesellschaft gehört zu 40% der privaten HOCHTIEF AirPort GmbH. Dies stellt in der Mehrheit der öffentlichen Hand gehörenden Flughafenlandschaft eine Besonderheit dar. Die Betreibergesellschaft vermarktet unter dem Namen Airport City einen Businesspark, der direkt an das Ter-

minal angrenzt. Diesem Airport City-Verständnis gemäß ist der Flughafen selbst räumlich nicht Teil der Airport City. Die angesiedelten Nutzungen umfassen Büros, ein großes Kongresshotel, Verbands- und Gesundheitswesen sowie Autohandel. Aufgrund der fußläufigen Nähe zu den Terminals kann die dortige Ausstattung mit Einzelhandel und Gastronomie auch von der Airport City aus genutzt werden.

#### *Bremen*

Im Gegensatz zu den bisher beschriebenen Airport Cities werden die Entwicklungen am Flughafen Bremen stark von der Stadt Bremen initiiert. Sie ist vollständige Eignerin des Flughafens und entwickelt die Flächen bereits seit Anfang der 1990er Jahre mit klassischen städtebaulichen Instrumenten wie einem Bebauungsplan und einer Gestaltungssatzung.<sup>28</sup> Die Vermarktung der Grundstücke obliegt der Wirtschaftsförderungsgesellschaft. Räumlich umfasst die „Airport Stadt“ Gewerbegebiete von ca. 155 ha, die direkt an das Flughafengelände bzw. die Terminals angrenzen. Diese werden größtenteils schon seit längerem intensiv gewerblich genutzt, zum Beispiel durch ein Werk von EADS im Teil Süd. Industrie und Logistik stellen somit einen Schwerpunkt dar. Die Nutzungen sollen um die Funktionen Büro und Erholung („Flughafenpark“) erweitert werden.

#### *Köln-Bonn*

Die Köln-Bonner-Airport City ist seit 2004 ein Projekt der Lammerting Immobiliengruppe und der Deutschen Industriebank.<sup>30</sup> Es gibt keine Kooperation mit dem Flughafen. Hinter der „Airport City Cologne“ steht das Konzept eines geschlossenen Businessparks, der in mehreren Bauabschnitten für Büros entwickelt werden soll.<sup>31</sup> Auf der ca. 12 ha großen Fläche sollte laut Pressemitteilungen bereits im November 2007, später jedoch erst im Februar 2009 mit den Erschließungsarbeiten begonnen werden.<sup>32</sup> Sie befindet sich ca. 2,5 km von den Terminalgebäuden entfernt und hat bislang keine ÖPNV-Anbindung. Als Vermarktungsargumente werden Flughafennähe und geringe Mietkosten betont. Die „Airport City Cologne“ unterscheidet sich insgesamt stark von den anderen Projekten. Sie grenzt nicht an den Flughafen an, wird von externen Projektentwicklern realisiert und bietet

kaum Versorgungsangebote oder andere innerstädtische Nutzungen.

#### *Weeze*

Mit der Konversion seiner ehemaligen Militärfelder stößt nun auch der wesentliche kleinere Flughafen Weeze ein Airport City-Projekt an. Die Schwerpunkte der Entwicklung sollen sowohl auf Industrie- als auch auf Erholungsnutzungen liegen. Die räumliche Abgrenzung der Airport City entspricht konzeptionell der Frankfurts und weist nicht nur einen Business Park als Airport City aus, sondern das Gesamtareal einschließlich Landebahn, Terminal und angrenzenden Gewerbeflächen (620 ha). Die nächste Bahn-anbindung liegt in Weeze-Stadt.

Gemeinsam ist allen Airport City-Projekten die zentrale Motivation, den Flughafen als Immobilienstandort zu entwickeln. Die räumliche Bestimmung der Airport City beschränkt sich auf die Flächen, die dem Vermarkter, also in der Regel dem Flughafen gehören. Angrenzende Gebiete, die diesem nicht gehören und nicht entwickelt werden sollen, zählen im Selbstverständnis nicht zur Airport City, auch wenn sie die gleichen Raumnutzungen wie etwa Logistik aufweisen (z. B. bei Frankfurt die Logistiker in Kelsterbach). Die Flugbetriebsgelände, in Düsseldorf und Bremen sogar die Terminals, bleiben überwiegend davon ausgespart, obgleich sie die Grundvoraussetzung der Airport Cities bilden. Ausnahme sind die Airport Cities in Frankfurt und Weeze, die das gesamte Flughafengelände und sogar externe Flächen umfassen. Die räumlichen Dimensionen der Airport City-Projekte unterscheiden sich somit stark. Bei den angestrebten Nutzungen zeigen sich Schwerpunkte bei Büros, Einzelhandel sowie Hotels und Gastronomie. Die Airport City Frankfurt siedelt Logistik in eigenen Bereichen an, wie der „Airport City Süd“ und dem Mönchhof-Gelände. Einzelhandel und Gastronomie werden nicht nur als Zielgruppe an sich benannt, sondern auch als Lifestyle- und urbanes Versorgungsangebot für Reisende, Büros und Hotels herausgestellt. Diese Versorgungsangebote repräsentieren einen eigenen Faktor, der Qualität, Akzeptanz und somit Rentabilität der Airport City mit sich bringt.<sup>33</sup>

Räumlich und funktional wird also bewusst versucht, Teilaspekte von Urbanität in ausgewählten Bereichen und an wenigen Standorten zu entwickeln, tendenziell möglichst innerhalb oder ganz in Nähe der Terminals. Gerade im Abgleich mit der vorangegangenen Realnutzungsanalyse lässt sich somit der Wandel im Flughafenumfeld verdeutlichen, den die Airport Cities anstoßen. Es ist eine Dynamik erkennbar, an den Terminals Nutzungen zu konzentrieren, die bislang eher in den Innenstädten als in Flughafennähe konzentriert waren.

## 5.2 Angebotsattraktivität, Nachfrage und Konkurrenz

Angesichts der in vielen Fällen bereits erfolgreichen Ansiedlung von Einzelhandel und Gastronomie in den Terminals, von Logistikunternehmen und Hotels auf dem Flughafengelände oder im nahen Umfeld (siehe Kap. 3), kann für diese Immobiliensegmente bereits von einer erfolgreichen Etablierung des Flughafens als Immobilienstandort gesprochen werden. Im Einzelhandelsbereich ergeben sich die Vorteile von Flughafenverkaufsflächen vor allem aus der höheren Verkaufsflächenproduktivität, dem Kundenpotenzial und der Kundenstruktur, dem Kaufkraftvolumen der zumeist höheren Einkommensgruppen, der Kundenfrequenz sowie der einfacheren Steuerung der Passagierströme durch eine vorgegebene Wegeführung.<sup>34</sup> 2004 erreichte der Non-Aviation-Umsatz pro Passagier auf dem Flughafen München 11 €, in Frankfurt 7,32 €, in Köln 6,14 € und in Düsseldorf 5,77 €.<sup>35</sup> Ein Jahr später lagen die so realisierten Umsätze in München bei 9,70 €, in Düsseldorf bei 7,50 €, in Frankfurt bei 7,20 € und in Köln bei 6,30 €.<sup>36</sup> Um die Einnahmen weiter zu forcieren, treiben die Flughafenbetreiber den Ausbau der Einzelhandelsfläche voran. Im Jahr 2008 wies der Flughafen München 31 409 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche auf, Düsseldorf 13 400 m<sup>2</sup> und Frankfurt 25 100 m<sup>2</sup>, wobei hier bis 2015 ein Ausbau auf 56 000 m<sup>2</sup> geplant ist.<sup>37</sup> Verstärkt richtet sich der Flughafeneinzelhandel auch an die Umlandbewohner der Flughäfen. Regelmäßige Events oder die Ausgabe von Kundenkarten sollen sie als Kunden für den Einzelhandelsstandort Flughafen gewinnen.<sup>38</sup>

Im Büroimmobilienbereich ist der Umfang der Standorteignung in Deutschland noch nicht abschließend geklärt. Die Entwick-

lungen sind teilweise jedoch schon so weit vorangeschritten, dass sich an den Flughäfen sowie in deren Umfeldern eigenständige Büroteilmärkte herausgebildet haben. Gemäß CB Richard Ellis haben sich an den Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf Büroteilmärkte etabliert, deren Spitzenmieten im Juni 2009 29 % bzw. 35 % unterhalb des Niveaus des jeweiligen Central Business Districts lagen.<sup>39</sup> Gleichzeitig weisen die Teilmärkte schon heute ein breites Spektrum von Mietern unterschiedlichster Branchenherkunft auf. Nachfrage wird zum Beispiel aus den Bereichen Beratung, Informations- und Kommunikationstechnologie, Gesundheitswesen, Einzelhandel und dergleichen generiert.<sup>40</sup>

Die interviewten Experten waren sich darüber einig, dass die Attraktivität des Büroimmobilienstandorts Flughafen insgesamt von fünf zentralen Faktoren abhängt: (1) multimodale Verkehrsanbindung und Konnektivität des Standorts, (2) ausreichende Flächenpotenziale und hochwertige Immobilien, (3) internationales Image (Adressbildung), (4) i.d.R. 24-Stunden-Betrieb sowie (5) Aufbau eines urbanen Versorgungsangebots. Für die Überzeugungskraft dieser Kombination an Standortfaktoren gibt es durch die Ansiedlungserfolge in Düsseldorf, München und Frankfurt erste Belege. Die geringere Ausprägung dieser Faktoren bei der Airport City Köln-Bonn hingegen kann den dort bislang ausbleibenden Realisierungserfolg erklären. Ob die künftigen Mietgesuche nach derartigen Standorttypen ausreichen, um die großflächigen Vorhaben in Frankfurt (z.B. Gateway Gardens) und Berlin Brandenburg International mit Mietern zu füllen, bleibt abzuwarten.

Zwar wurde bislang eine Konkurrenz zwischen den deutschen Airport Cities von den Interviewpartnern verneint, allerdings könnte sich mit der Ansiedlungsbereitschaft von Bürounternehmen, die bislang noch nicht am Flughafen ansässig waren, eine Konkurrenzsituation zu regionalen Immobilienstandorten bzw. zu traditionellen Standorten etwa im Innenstadtbereich begründen. Dies gilt insbesondere für lokale Verlagerungen, wie geschehen im Fall KPMG in Frankfurt oder für den Verband deutscher Ingenieure (VDI) und Siemens in Düsseldorf. Für die Flächennachfrage spielt die regionale Wirtschaftsstruktur eine wichtige Rolle. Die Diskussion um den neuen

Standort der Deutschen Börse, innerhalb derer auch Flächen auf dem Neubaugebiet „Gateway Gardens“ als mögliche Ansiedlungsoption andiskutiert wurden, haben das Interesse für Immobilien an Flughäfen seitens nicht primär luftverkehrsbezogener Interessenten und Branchen in besonderer Weise verdeutlicht.<sup>41</sup>

Allerdings haben die verschiedenen Airport Cities unterschiedliche Ausprägungen der obigen Standortfaktoren und somit verschiedene Ausgangsbedingungen bezüglich ihres Anziehungspotenzials. Frankfurt und München können als Primär- bzw. Sekundärhubs weltweite Luftverkehrsverbindungen anbieten, während Weeze, Bremen und Köln-Bonn diesbezüglich wesentlich schwächer aufgestellt sind. Die Neuan siedlung von international oder sogar global stark mobilen Unternehmen bzw. von Unternehmen mit hoher internationaler Vernetzung und Kontakthäufigkeit in der Kunden-Mitarbeiter-Relation ist somit eher in den Airport Cities der wichtigen Hubs zu erwarten, die eine entsprechende verkehrstechnische Erschließungsqualität aufweisen. Die Airport City München wiederum bietet aufgrund ihrer vergleichsweise eingeschränkten landseitigen Erreichbarkeit ungünstige Bedingungen für Unternehmen, die stark regional mobil sind. Die Airport City Düsseldorf positioniert sich mit guter landseitiger Erreichbarkeit und vielen internationalen Flugzielen dazwischen. Für die Immobilienprojekte am Flughafen Berlin Brandenburg International ist die Nachfragesituation dadurch erschwert, dass eine bislang fehlende Hub-Bedeutung mit einer im Vergleich schwächeren regionalen Wirtschaftsstruktur zusammentrifft. Umso bedeutsamer wird eine gute landseitige Verkehrsanbindung sein, um sich gegen regionale Alternativstandorte zu etablieren.

---

## 6 Flexibilität, Robustheit und die Zukunft von Flughäfen als Immobilienstandorte

---

Die Airport City-Vorhaben an deutschen Flughäfen belegen durch ihre Umnutzungsdynamik eine hohe Flexibilität des Geschäftsmodells der Flughafenbetreiber. Auf den gestiegenen Kosten- und Konkurrenzdruck im liberalisierten Luftverkehr reagier(t)en die Flughafenbetreiber mit der Generierung neuer Umsatzpotenziale vor

allem im sog. Non-Aviation-Sektor.<sup>42</sup> Durch die Erweiterung wurden nicht nur die Einnahmeströme der Flughafenbetreiber diversifiziert, sondern auch einseitige Abhängigkeiten gegenüber dem zunehmend volatileren Luftverkehr reduziert. Der Aufbau multifunktionaler Nutzungsagglomerationen steigert die Standortqualität und lässt den Standort somit für ein breiteres Spektrum an Nachfragegruppen interessant erscheinen. Gleichzeitig trägt die vielerorts erfolgte landseitige Anbindung der Flughäfen an die Hochgeschwindigkeitsnetze zum Aufbau einer gegenüber Einbrüchen im Bereich der direkten Luftverkehrseinnahmen robusteren Raumstruktur bei. Die besondere standörtliche Erschließungsqualität und Konnektivität solcher Immobilienstandorte erhöht die Attraktivität für Unternehmen, die sowohl global als auch regional-lokal aufgestellt sind, aber auch für jene Unternehmen die nur gelegentlich den Flughafen für ihre Geschäftsbeziehungen nutzen, jedoch die Standortvorteile nicht missen wollen. Für die Entwicklung eines robusten Immobilienstandorts Flughafen wird die landseitige Verkehrsanbindung zukünftig entscheidend sein, insbesondere die Anbindung an die Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetze. Flughafenstandorte, die eine solche Verkehrsanbindung vorweisen können, werden auch in Zukunft – unabhängig von den Entwicklungen im internationalen Fluggeschäft – von der zentralen Lage und der Intermodalität profitieren können.<sup>43</sup>

Inwieweit negative Wachstumsraten im internationalen Luftverkehr entwicklungs hemmende Faktoren für die künftige flughafenbezogene Immobilienentwicklung darstellen, ist fraglich. Mehrheitlich argumentieren befragte Experten, dass aufgrund des Wesensprinzips der modernen Geschäfts- und Produktionswelt nicht davon auszugehen sei. Weitere rückläufige Einnahmen aus dem Kerngeschäft der Flughafenbetreiber könnten nach Auffassung der Experten sogar dazu führen, dass diese ihr Engagement im Immobiliensektor weiter verstärken, um so Einnahmeverluste zu kompensieren. Einige Experten sehen bei steigenden Kerosinpreisen auch eine erneute Konzentration auf Hubflughäfen. Dieser Konzentrationsprozess würde dann stabilisierend auf die Immobilienentwicklung an den betreffenden Standorten wirken – vorausgesetzt, der Hubflughafen kann seine Hubfunktion verteidigen.

## 7 Fazit

Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass die bisherige bauliche Flächennutzung im engen Umfeld deutscher Flughäfen weniger Gewerbe aufweist, als aufgrund der vielfach beschriebenen regionalökonomischen Wachstumseffekte zu erwarten wäre. Während Logistikbetriebe bereits deutlich nachgewiesen werden können, sind Bürounternehmen nur gering vertreten. Diese Ausgangssituation ist jedoch im Umbruch begriffen, wie die Dynamik und die Größenordnungen der Immobilienentwicklungen an mehreren deutschen Flughäfen zeigen. Die Projektentwicklungen treten dabei nicht als Einzelmaßnahmen auf, sondern werden in umfassende Ausbau- und Marketingstrategien eingebettet. Der in Deutschland dafür verwendete Begriff „Airport City“ ist nicht als Entwicklung eines neuen Stadtteils im ursprünglichen Sinn gedacht, sondern knüpft lediglich als Label bewusst an Aerotropolis-Großprojekte in US-amerikanischen und asiatischen Kontexten an.

Um ihre Einnahmequellen zu diversifizieren, werden die Flughäfen zunehmend als Immobilienstandorte betrieben. In den Immobilienmarktsegmenten Einzelhandel, Hotel und Logistik haben sie sich bereits etabliert und der Ausbau zum Bürostandort geht an den Flughäfen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten voran. Während die Flächen an den Flughäfen Düsseldorf und Bremen bereits viele Unternehmen

anziehen konnten, müssen für die Projekte in Frankfurt, Berlin, Köln und Weeze noch viele Mieter gefunden werden. Was die Einflussfaktoren auf die Attraktivität der Flächenangebote betrifft, weisen diesbezüglich die beschriebenen deutschen Airport Cities sehr unterschiedliche Profile auf und decken eine qualitativ breite Spannweite ab.

Auch wenn aufgrund der internationalen Erreichbarkeit die Ansiedlung neuer Bürounternehmen aus dem Ausland in den Airport Cities antizipiert werden kann, sind die bisher verzeichneten Ansiedlungserfolge vor allem regionale Verlagerungen. Damit kommt der regionalen Wirtschaftsstruktur bislang eine große Bedeutung für die Nachfrage zu. Es wird bereits die Entstehung von Konkurrenzsituationen mit regionalen Alternativstandorten beobachtet. Die Anbindung der Flughäfen an die Hochgeschwindigkeitsnetze der Bahn verschafft den Airport Cities dabei wichtige Wettbewerbsvorteile, da mit diesen der bisherigen luftseitig überlegenen Erreichbarkeit auch noch eine landseitige hinzugefügt wird. Für die Airports folgt aus der beschriebenen Entwicklung zu Immobilienstandorten eine sinkende Abhängigkeit vom unmittelbaren Luftverkehrsgeschäft. Gerade die Ansiedlung von Bürounternehmen, deren Geschäftsbereich nicht der Luftverkehr ist, erhöht die Robustheit des Standorts Flughafen gegenüber zukünftigen Luftverkehrskrisen.

### Anmerkungen

(1) Hartwig, N.: Urbane Knoten am Stadtrand, a.a.O., S.155 ff.

(2) Ringbeck, J.; Hauser, R.; Franke, M.; Clayton, E.: „Aero“ – Dynamik im Europäischen Flughafenektor. Neuausrichtung wegen veränderter Nachfrage und Kostendruck erforderlich. – Düsseldorf 2006, S. 1; Heymann, E.: Überfällige Konsolidierung im Luftverkehrs ante portas? – Frankfurt 2004. = Deutsche Bank (DB) Research, Aktuelle Themen 291, S.6 ff.

(3) Conventz, S.: Näher bei der Welt. Büromärkte an internationalen Hub-Airports. Das Beispiel Frankfurt Rhein-Main im Vergleich zu Amsterdam-Schiphol. Unveröff. Diplomarbeit, Univ. Bayreuth 2008, S.105 ff.

(4) Kasarda, J.D.: Airport Cities. Urban Land (2009), S.56–60 (59 ff.)

(5) Lindsay, G.: Rise of the Aerotropolis. Fast Company 107 (2006), S.76 ff.

(6) Kasarda, J. D.: Airport Cities, a.a.O., S.56 ff.; ders.: The Rise of the Aerotropolis. The Next American City (2006) 10, S. 35-37; ders.: From Airport City to Aerotropolis. Airport World 6 (2001) 4 2001, S. 42–45

(7) Einig, K.; Schubert, J.: Flughäfen als Agglomeration: Zur Aerotropolisbildung. Europa Regional (2008) H.3, S. 108 ff.

(8) Hartwig, N.: Urbane Knoten am Stadtrand? – Die Einbindung von Flughäfen in die Zwischenstadt: Frankfurt/Main – Hannover – Leipzig/Halle – München. In: Akademische Abhandlungen zur Raum- und Umweltforschung. – Berlin 2000, S.156 ff.

(9) Dehn, K.; Hacker, S.; Vesely, H.: Flughäfen. In: Spezialimmobilien. Hrsg.: Heuer, B.; Schiller, A. – Köln 1998, S. 63

(10) Ebda., S. 63

(11) Güller, M.; Güller, M.: From Airport to Airport City. – Barcelona 2003; Güller, M.: Downtown am Flughafen. Als Kristallisationspunkte der Raumentwicklung sind Flughäfen so bedeutsam wie im späten 19. Jahrhundert die Bahnhofe. Dt. Architektenblatt (2007) H.7, S.15–17

(12) Die Mitgliedschaft erfordert neben dem formellen Antrag auch die Erfüllung technischer Mindeststandards bei der Flugverkehrsabwicklung. Trotz des Schließungsbeschlusses wurde der Flughafen Berlin Tempelhof aufgrund seiner langjährigen großen Bedeutung mit in die Untersuchung aufgenommen.

- (13) Meinel, G.; Engel, M.; Kleber, A.: Prozessierung eines deutschlandweiten ATKIS Basis-DLMs als Grundlage eines Monitors der Siedlungs- und Freiraumentwicklung. In: *Angewandte Geoinformatik 2008. Beiträge zum 20. AGIT-Symposium Salzburg*. Hrsg.: Strobl, J.; Blaschke, T.; Griesebner, G. – Heidelberg 2008, S. 34–40
- (14) *Airport Cities: Gateways to the Jet Age*. Time Magazin (Archive) vom 15.8.1960 ([www.time.com/time/magazine/article/0,9171,939792-1,00.html](http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,939792-1,00.html); 22.07.2010)
- (15) Kunzmann, K.R.: Welche Zukünfte für Suburbia? Acht Insel im Archipel der Stadtregion. In: *Suburbanisierung in Deutschland, aktuelle Tendenzen*. Hrsg.: Brake, K.; Dangschat, J.; Herfert, G. – Opladen 2001, S. 216
- (16) McKinley Conway, H.: *The Airport City. And The Future Intermodal Transportation System*. – Atlanta 1978, S. 48; Schaafsma, M.: *Airports and Cities in Networks*. DISP 154 (2003) H.3., S. 28–36 (34 f.)
- (17) Güller, M.; Güller, M.: *From Airport to Airport City*, a.a.O., S. 70
- (18) Conventz, S.: *Näher bei der Welt*, a.a.O., S. 102
- (19) Ebda., S.101
- (20) Ergebnisse aus Experteninterviews mit Projektentwicklungsgesellschaften (vgl. hierzu: Conventz, S.: *Näher bei der Welt*, a.a.O., S. 103 ff.)
- (21) „Städte definieren sich unter anderem durch die Festlegung ihrer Einwohnerzahl oder basieren auf einer Gemeindeverfassung“ (Zehner zitiert nach Oechsle, M.: *Erweiterung von Geschäftsfeldern im Non-Aviation-Bereich an europäischen Flughäfen unter besonderer Berücksichtigung des Standortes München*. – München 2005. = *Wirtschaft und Raum*, Bd. 13, S. 30)
- (22) Ergebnisse aus Experteninterviews mit der Finanz- und Immobilienbranche, Architektur und Stadtplanung, Luftverkehrsindustrie sowie Forschung (vgl. hierzu Schubert, J.: *Airport Cities: Neue Nutzungen am Flughafen*. Unveröff. Diplomarbeit, Univ. Bonn 2007; Conventz, S.: *Näher bei der Welt*, a.a.O.)
- (23) Hartwig, N.: *Urbane Knoten am Stadtrand*, a.a.O., S. 100
- (24) Ergebnisse aus Experteninterview mit Fraport 2007 (vgl. hierzu Schubert, J.: *Airport Cities*, a.a.O.); Ergebnisse aus Experteninterview mit internationalem Architektenbüro (vgl. hierzu: Conventz, S.: *Näher bei der Welt*, a.a.O., S. 61 ff.)
- (25) Küpper, C.; Berger, P. U.: Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Frankfurt am Main 2003. Die Stadt Frankfurt als Einzelhandelsstandort unter besonderer Berücksichtigung der Nahversorgung. – Köln: Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung 2003, S.27 f
- (26) Flughafen München GmbH: *München Airport City*. – München 2005, S. 4 ([www.munich-airport.de/Mediapool/Content/Download/MVDownloads/MuenchenAirportCity.pdf](http://www.munich-airport.de/Mediapool/Content/Download/MVDownloads/MuenchenAirportCity.pdf))
- (27) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH: *BBI Airport City*. – Berlin 2006, S. 2 f. ([www.berlin-airport.de](http://www.berlin-airport.de); 11.09.2007)
- (28) Auf dem Gelände des Frankfurter Flughafens z.B. werden Bauvorhaben in der Regel ohne Bebauungsplan nach §34 Baugesetzbuch genehmigt (Interview Stadtplanung Frankfurt).
- (29) Bremer Wirtschaftsförderung GmbH: *Airport-Stadt Bremen*. – Bremen 2004, S. 8 ([www.big-bremen.de/sixcms/media.php/73/big\\_airport\\_dtsch\\_final.pdf](http://www.big-bremen.de/sixcms/media.php/73/big_airport_dtsch_final.pdf); 11.9.2007)
- (30) IKB Deutsche Industriebank AG: *Mobilität und Wirtschaftlichkeit im Fokus*. – Düsseldorf 2004. = IKB aktuell, Ausgabe 380
- (31) Lammerting Immobiliengruppe: *Airport City Cologne*, Homepage ([www.airportcity-cologne.de](http://www.airportcity-cologne.de); 11.09.2007)
- (32) Lammerting Immobiliengruppe: *Aktuelle Pressemitteilungen 2010* ([www.lammerting.de/html/aktuelles.htm](http://www.lammerting.de/html/aktuelles.htm); 2.7.2010); *Immobilien Zeitung* vom 4.10.2007, S. 72: *Herkules von Meckenheim*
- (33) Ergebnisse aus Experteninterviews mit KPMG und Fraport (vgl. hierzu Schubert, J.: *Airport Cities*, a.a.O.)
- (34) DEGI Deutsche Gesellschaft für Immobilienfonds: *Airport Retailing*. In: *DEGI Research – Immobilien Fokus*. Hrsg.: Aberdeen Property Investors. – Frankfurt/M. 2008, S.1-6 (3)
- (35) A.T. Kearney: „Airport Cities“ – *Marktplätze des 21. Jahrhunderts*. Internationale Studienergebnisse 2004, S. 3 (Auszug; [www.atkearney.at/content/misc/wrapper.php/name/file\\_pressekonferenz\\_airport\\_cities\\_online\\_114182450845ee.pdf](http://www.atkearney.at/content/misc/wrapper.php/name/file_pressekonferenz_airport_cities_online_114182450845ee.pdf); 3.07.2010)
- (36) A.T. Kearney: *Verkehrsknotenpunkte – Handelsstandorte der Zukunft*. Konferenzpräsentation VKE Treff vom 12. Juni 2007, S. 12 ([www.atkearney.de/content/veroeffentlichungen/whitepaper\\_detail.php/id/50104/practice/retail](http://www.atkearney.de/content/veroeffentlichungen/whitepaper_detail.php/id/50104/practice/retail); 16.07.2007)
- (37) Engel & Völkers Commercial: *Retail Opportunities Germany*. – Berlin 2008, S. 6 ([www.heuer-dialog.de/downloads/ROG\\_2008.pdf](http://www.heuer-dialog.de/downloads/ROG_2008.pdf); 22.07.2010)
- (38) vgl. Flughafen Düsseldorf International: *Value Card Programm*. 2010 ([www.dus-card.de/value-card-programm.html](http://www.dus-card.de/value-card-programm.html); 24.07.2010); Flughafen Düsseldorf International: *Events 2010* ([www.dus-int.de/dus/airport\\_events](http://www.dus-int.de/dus/airport_events); 24.07.2010)
- (39) CB Richard Ellis: *Zum Abheben gut. Investitionsnische Flughafen. Ready for take off der Flughafen BBI. Konferenzpräsentation Heuer-Dialog vom 25.6.2009*. – Berlin 2009, S. 18 (unveröff.)
- (40) Atisreal Consult GmbH (heute BNP Paribas): *Büromarkt Frankfurt am Main: Wo steht der Teilmarkt Airport City?* Konferenzpräsentation Heuer Standort-Dialog „Das Airport City Phänomen. Die Immobilienstory bekommt ein neues Kapitel“ vom 24.10.2007, S. 12 (unveröff.); Dr. Lübcke Makler & Consult: *Büromarkt Düsseldorf-Flughafen 2008*. – Düsseldorf 2009, S. 3
- (41) Schulze, R.: *Airport City. Wenn der Flughafen zur Stadt am Rand der Stadt wird*. *Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ)* vom 20.4.2008 ([www.faz.net/s/RubBEFA4EA6A59441D98-AC2EC17C392932A/Doc~E9FE10809822B4E0395F646DE975E51E8~ATpl~Ecommon~Scontent.htm](http://www.faz.net/s/RubBEFA4EA6A59441D98-AC2EC17C392932A/Doc~E9FE10809822B4E0395F646DE975E51E8~ATpl~Ecommon~Scontent.htm); 20.07.2010)
- (42) Warschun, M.: *Verkehrsknotenpunkte – Handelsstandorte der Zukunft*. *Handel im Fokus* 59 (2007) 4, S. 231-236
- (43) Ergebnisse aus Experteninterview mit einem Architekten und Hochschullehrer (vgl. hierzu: Conventz, S.: *Näher bei der Welt*, a.a.O., S. 103 ff.)

#### Weitere Literatur

Bundesrepublik Deutschland: *Das Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009* ([www.bmvbs.de/Anlage/original\\_1078296/Flughafenkonzept-der-Bundesregierung.pdf](http://www.bmvbs.de/Anlage/original_1078296/Flughafenkonzept-der-Bundesregierung.pdf); 14.5.2010)

Initiative Luftverkehr für Deutschland: *Perspektiven des deutschen Luftverkehrs. Ein Programm für Wachstum, Wohlstand und Arbeitsplätze*. (Oktober 2009; [www.initiative-luftverkehr.de/fileadmin/Downloads/ILfD-Perspektivenpapier.pdf](http://www.initiative-luftverkehr.de/fileadmin/Downloads/ILfD-Perspektivenpapier.pdf); 14.05.2010)

Kasarda, J. D.: *Airport Cities & the Aerotropolis: New Planning Models. An Interview with John D. Kasarda*. *Airport Innovation* (2007) Nr. 4 2007, S. 106-110 ([www.aerotropolis.com/files/2007\\_04\\_AirportInnovation\\_NewPLanningModels.pdf](http://www.aerotropolis.com/files/2007_04_AirportInnovation_NewPLanningModels.pdf); 12.03.2008)

Kasarda, J. D.: *Aerotropolis: Airport-driven Urban Development*. In: *Cities in the 21st Century*. Hrsg.: *Urban Land Institute – Washington DC 2000*, S. 32–41