

Airport City Frankfurt – Optimierung von Infrastrukturimmobilien

Karl-Heinz Dietrich

Was die Bahnhöfe vormachten, streben zunehmend auch Flughäfen an: Sie wollen mehr als nur Durchgangsstationen für Passagiere und Umschlagplätze für Fracht sein. Airport City heißt das neue Konzept, mit dem aus einem Luftdrehkreuz ein urbanes Zentrum werden soll. Der Autor sieht darin aber vor allem eine immobilienwirtschaftliche Optimierung. Denn durch die Vermietung von Hotels, Büros, Lagern und Läden werde eine vom Flugbetrieb unabhängige Ertragsquelle erschlossen. Immerhin sollen in so mancher Airport City die Mieten schon höher sein als in den jeweiligen Innenstadtlagen. (Red.)

Große Infrastrukturprojekte haben in der Regel zwei Merkmale gemeinsam: Zum einen handelt es sich meist um relativ langfristige Projekte, die einen hohen Kapitaleinsatz erfordern. Und zum anderen tangieren sie typischerweise die Interessensphären einer relativ großen Zahl von direkt oder indirekt Betroffenen. Um hier langfristig tragfähige und wirtschaftliche Lösungen entwickeln zu können, bedarf es eines Konzepts, das die unterschiedlichen Interessen in möglichst umfassender Weise berücksichtigt.

Mehr als nur Flughäfen

Sich allein auf die Deckung des unmittelbaren Bedarfs an infrastrukturellen Angeboten zu konzentrieren reicht dabei nicht aus. Vielmehr müssen attraktive Möglichkeiten für die Einbeziehung weiterer Partner und für flankierende Maßnahmen geschaffen werden, die den langfristigen Projekterfolg nach unterschiedlichen Seiten hin absichern. Einen wesentlichen Beitrag hierzu leistet eine immobilienwirtschaftliche Optimierung, die den Blick nicht nur auf das eigentliche Infrastrukturprojekt richtet, sondern auf eine umfassende Standortentwicklung setzt.

Die Kapazität des Frankfurter Flughafens ist schon seit Jahren ausgereizt. Umso mehr ist klar, dass sie der künftigen Nachfrage nicht gerecht werden kann. Infolge der fortschreitenden Globalisierung und des dynamischen Wachstums des weltweiten Handels hat der Luftverkehr nicht nur in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen, sondern wird auch in den kommenden Jahren und Jahrzehnten weiter wachsen.

Ein der erwarteten Bedarfsentwicklung angemessener Ausbau des Frankfurter Flughafens ist daher eine infrastrukturelle Maßnahme, die für den Standort Frankfurt, die Metropolregion Rhein-Main und darüber hinaus, da Frankfurt das wichtigste Luftverkehrsdrehkreuz Deutschlands ist, für das ganze Land essenzielle Bedeutung hat. Eine enge Anbindung an das europäische und an das interkontinentale Luftverkehrsnetz ist ein entscheidender Vorteil im globalen Standortwettbewerb.

Dabei geht es weniger um die Position Frankfurts im Vergleich zu anderen deutschen Flughafenstandorten, sondern in erster Linie um den Wettbewerb mit großen Luftverkehrsknotenpunkten in anderen wichtigen Ballungsräumen und Wirtschaftszentren Europas. Als Beispiele seien hier etwa Paris mit dem Flughafen Charles de Gaulle oder Amsterdam-Schiphol genannt.

Es ist sicherlich keine Übertreibung, wenn John Kasarda, Direktor des Kenan Institute of Private Enterprise an der Universität von North Carolina die Bedeutung der Flughäfen für die Stadtentwicklung und die Herausbildung von Wirtschaftsstandorten in unserem Jahrhundert mit jener Bedeutung gleichsetzt, die Seehäfen im 18. Jahrhundert oder Eisenbahnlinien und Autobahnen im 19. beziehungsweise 20. Jahrhundert hatten.

Der Autor

Karl-Heinz Dietrich ist Generalbevollmächtigter Handels- und Vermietungsmanagement der Fraport AG, Frankfurt am Main.

Aus dem Bestreben, die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Rhein-Main langfristig zu sichern, wurde das Konzept für die Weiterentwicklung des Frankfurter Flughafens zur Airport City entwickelt. Mit diesem Projekt eröffnen sich neue Perspektiven, die sich aus dem qualitativen Unterschied zwischen einem traditionellen Hub-Airport und einer Airport City ergeben. Der Übergang in diese neue Kategorie von Flughafen-Städten, die sich heute weltweit an immer mehr Standorten durchsetzt, erfordert ein grundlegendes Umdenken.

Bislang wenig berücksichtigte Kundengruppe im Fokus

Statt einer Fokussierung auf Passagiere, Besucher und Mitarbeiter der Aviation- und Non-Aviation-Betriebe im unmittelbaren Umfeld des Flughafens erstreckt sich die Planung für die Airport City bewusst auch auf Kunden- und Nutzergruppen, die von Flughafenbetreibern bislang allenfalls am Rande berücksichtigt worden waren. Und statt einer Beschränkung auf die primär luftverkehrsbezogene Flächennutzung und Infrastrukturentwicklung wurde ein umfassendes Immobilienmanagement mit dem Ziel implementiert, die vorhandenen Flächennutzungen zu optimieren und den Gesamtstandort durch Ansiedlung weiterer Nutzungen zu stärken und zu erweitern.

Untersuchungen des Instituts für Verkehrswissenschaft der Universität Köln haben fünf wesentliche Kriterien für die Attraktivität eines Flughafens als Unternehmensstandort identifiziert. Dazu zählen vor allem die Verkehrsanbindung an Luft, Straße und Bahn, die Nähe zum Absatz- und Beschaffungsmarkt und die Verfügbarkeit geeigneter Gewerbegebiete – aber eben auch vor Ort vorhandene Dienstleistungsangebote und der Freizeitwert.

Beispiele und Vorbilder

Daraus ergibt sich die entscheidende Bedeutung der jeweiligen Kombination von Flächen und Nutzungsarten für die Position einer Airport City im internationalen Wettbewerb. Für den Standort Frankfurt hieß dies zum einen, die bisherigen Flächennutzungen einer kritischen Revision zu unterziehen, zum anderen aber auch, eine Reihe neuer Immobilienstandorte im Umfeld des Flughafens zu entwickeln.

Abbildung 1: Aktueller Fernbahnhof ohne Airrail Center



Den hohen Stellenwert, den kommerzielle Flächennutzungen heute an Flughäfen haben, illustrieren die Beispiele von Dallas-Fort Worth und Seoul Incheon. In Dallas sind sechs verschiedene Kernbereiche für die Entwicklung kommerzieller Nutzungen vom klassischen Cargo-Geschäft über Büroparks bis hin zu Einzelhandels-, Hotel- und Unterhaltungsangeboten ausgewiesen worden.

Insgesamt stehen an diesem Flughafen auf einer Gesamtfläche von 72 Quadratkilometern mehr als 20 Quadratkilometer für kommerzielle Projekte zur Verfügung. In Seoul Incheon stellt sich die Situation ähnlich dar. Hier sind bei einer Gesamtfläche von 80 Quadratkilometern mehr als 25 Quadratkilometer kommerziellen Projekten vorbehalten. Die hohe Wertschätzung von Flughafenstandorten durch Unternehmen schlägt sich nicht zuletzt auch in den erzielbaren Mieten nieder. So liegt beispielsweise der monatliche Mietpreis für einen Quadratmeter Bürofläche am Flughafen Amsterdam bei

gut 30 Euro – und damit etwa um ein Drittel höher als in der Amsterdamer City.

Drei Quadratkilometer für die Airport City Frankfurt

Auch im Falle Frankfurts ergaben Analysen ein beträchtliches Potenzial für immobilienwirtschaftliche Optimierung der bisherigen Flächennutzung. Die Entwicklung neuer Immobilienprojekte für unterschiedliche gewerbliche Nutzungen im Flughafenumfeld setzt vor allem auf die Attraktivität des Standortes Frankfurt im Vergleich mit europäischen Wettbewerbern. So hat Frankfurt Airport von allen europäischen Hubs die größte Catchment-Area: Innerhalb eines Radius von 100 Kilometern leben elf Millionen Menschen; innerhalb eines 200-Kilometer-Radius sind es sogar 35 Millionen Menschen – oder 43 Prozent der gesamten Bevölkerung Deutschlands. Hinzu kommt die zentrale Lage innerhalb Europas.

Der weitaus überwiegende Teil aller bedeutenden Destinationen in Europa ist von Frankfurt aus in drei, vielfach auch bereits in ein oder zwei Flugstunden erreichbar. Die sehr gute Einbindung in das ICE-Schienennetz und in das Autobahnnetz sorgt auch für kurze Transportzeiten auf dem Landweg. So sind wichtige Ziele wie Hamburg, Berlin, München, Paris, Brüssel oder Amsterdam jeweils in etwa drei bis vier Stunden erreichbar. Für die Entwicklung der Frankfurt Airport City stehen insgesamt etwa drei Quadratkilometer Fläche zur Verfügung. Erste Projekte wie das Airrail Center oder Gateway Gardens befinden sich im Bau. Auch am nordwestlich des Flughafens gelegenen Mönchhof-Geländes wurde bereits mit der Entwicklung begonnen; hier konnten bislang drei Grundstücke verkauft werden.

Um unter anderem auch in gestalterischer Hinsicht eine Einbindung der einzelnen Teilstandorte und Projekte in das Gesamtkonzept der Airport City zu gewährleisten, wurde das renommierte Planungsbüro AS & P Albert Speer und Partner GmbH unter Leitung von Professor Albert Speer mit der Erarbeitung eines Masterplans beauftragt. Bei der Ansiedlung potenzieller Nutzer wird darauf geachtet, dass eine möglichst optimale Lösung für den Branchenmix und vor allem auch für die räumliche Anordnung der einzelnen Unternehmen erzielt wird. Zusammenfassend bedeutet dies, dass Infrastrukturmaßnahmen in einer Größenordnung, wie sie die Frankfurt Airport City darstellt, immer auch wesentliche Maßnahmen für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit eines Standortes sind. Inwieweit sie nachhaltigen Erfolg haben, hängt maßgeblich davon ab, wie gut es gelingt, unterschiedliche Nutzer- und Investorengruppen als Käufer, Erbpächter oder Mieter in das Gesamtkonzept einzubeziehen.

Abbildung 2: Airrail Center



Das zeigte sich nicht zuletzt bei der Entwicklung der Cargo City Süd, die bei Nutzern und Investoren auf breite Akzeptanz gestoßen ist. Die dabei über einen Zeitraum von nunmehr gut zehn Jahren hinweg gesammelten positiven Erfahrungen sind auch in die Konzeption der Frankfurt Airport City eingeflossen. Ein übergreifender Masterplan und eine Strategie der konsequenten immobilienwirtschaftlichen Optimierung des vorhandenen und neu hinzukommenden Flächenangebots schaffen dabei den notwendigen Rahmen, um den langfristigen Erfolg des Gesamtprojekts zu sichern.