

Stefan Waldraff

WORLD AIRPORTS - THE WAY AHEAD
KONFERENZ IN LONDON 23. - 25.9.1969

Veranstalter: Institution of Civil Engineers
Royal Institute of British Architects
Royal Aeronautical Society
Institute of Transport
British Airport Authority
American Society of Civil Engineers

Luftverkehr und Bodenanlagen, Flugzeugentwicklung und Raum-, Regional- und Nahbereichsplanung - das sind Themen, die heute jeden betreffen und in wachsendem Maße an Bedeutung gewinnen. Und in besonderem Maße sind der Luftverkehr und die damit zusammenhängende Infrastrukturplanung geeignet, neue Maßstäbe internationaler Zusammenarbeit zu setzen.

Mit dem Ziel, dieser Zusammenarbeit neue Impulse zu verleihen, hatten die Veranstalter Vertreter aller im Zusammenhang mit dem Luftverkehr arbeitenden Unternehmen und Organisationen eingeladen. Die Liste der anwesenden Planungs- und Interessengruppen unterstreicht die Bedeutung der behandelten Themen, läßt aber zugleich auch ihre Problematik und Komplexität ahnen. Schon auf nationaler Ebene ist es nur schwer möglich, die beteiligten Gruppen zu koordinieren. Weit aus komplizierter stellt sich das Problem auf internationaler Ebene.

Die beteiligten Gruppen - das sind z.B.:

- Flughafen-Gesellschaften
- Luftverkehrsgesellschaften
- Fluggerät-Hersteller
- Zubringerverkehrs-Unternehmen
- Reiseveranstalter
- Frachtspediteure
- Flughafen-Planer
- Architekten
- Städtebauer
- Regionalplaner
- Geographen
- Kommunikations-Ingenieure
- Marktforscher
- Versorgungsunternehmen
- Großbau-Unternehmen
- Hersteller technischer Ausrüstungen
- Grundstücks- und Immobilienmakler

und nicht zuletzt:

- Fluggäste und
- Luftfrachtkunden

Parallel dem ständig zunehmenden Weltluftverkehr sind eine Reihe internationaler Abkommen und Regeln entstanden, an die sich alle Beteiligten freiwillig binden. Aber die Aufgaben wachsen schneller als die Zahl der allgemein akzeptierten koordinierenden Maßgaben. Und jede Neuerung und Planung muß sich zunächst im Interessenstreit und Finanzierungs-Karussell der beteiligten Gruppen behaupten, wenn Fehlinvestitionen vermieden werden sollen, die in diesem Rahmen eine beachtliche Größenordnung hätten.

Was wurde in London hierzu beigetragen? Was sind die Ergebnisse? Wesentlich erscheinen die vorgestellten Neuerungen auf dem Fluggerät-Sektor mit ihren Auswirkungen auf die gesamte nationale und internationale Verkehrsstruktur, neue Methoden der Luftraumüberwachung und besonders die Flughafen-Neuplanungen bzw. die hier angewandten Arbeits- und Koordinationsmethoden. Vorgetragen und diskutiert wurden insbesondere:

- Personenverkehrsentwicklung
- Frachtverkehrsentwicklung
- Allgemeine Luftfahrt
- Flughäfen und ihre Kapazität
- Flughäfen in der Regionalplanung
- Flughäfen und die Stadt
- Flughäfen und die nationale Entwicklung
- Spezielle Flughafenprojekte
- Finanzierung von Flughäfen.

Herausgegriffen sei hier die Regionalplanung, die wohl am besten die Verflechtung eines Flughafens mit seiner Umwelt erkennen läßt und die von den Autoren

Dr. R.S.Doganis, Department of Transportation and Environmental Planning, University of Birmingham;

Prof. P.Hall, Head of Department of Geography, The University of Reading und

Dr. K.R.Sealy, Reader in Geography, London School of Economics, Associate, Alan Stratford and Associates

in vorbildlicher Weise vorgetragen wurde. Grundlagen ihrer Überlegungen bilden eingehende Cost-Benefit-Analysen, die die Bedeutung vieler, u.U. widersprüchlicher Faktoren und ihren Einfluß auf Lage und Größe eines Flughafens behandeln. Hierzu gehören z.B.:

- Bodenbeschaffenheit
- Höhe, Temperatur, Wind- und Sichtverhältnisse
- Erschließung
- Lärmanfälligkeit der Umgebung
- Bodenkosten
- sonstige Planungen in derselben Region
- Luftraumüberwachung
- Verteilung der Luftfahrt-Nachfrage, national und international
- sozio-ökonomische Variable wie Bevölkerungszahl, Grad der Verstädterung, Einkommen, Geschäftsbeziehungen, touristische Attraktivität
- Konkurrenz durch Bodenverkehrsmittel, u.v.a.

Die Handhabung derart unterschiedlicher Faktoren wird ermöglicht durch Einsetzen einer gemeinsamen Bezugsgröße, nämlich der Social Costs. Eine in dieser Form durchgeführte Social Cost-Benefit Analyse wurde dargestellt am Beispiel der Planungen für einen dritten Lon-