

**Persistenter Identifier:** 1571051867188\_1969

**Titel:** ARCH+ : Studienhefte für architekturbezogene Umweltforschung und  
-planung

**Ort:** Stuttgart

**Datierung:** 1969

**Strukturtyp:** volume

**Lizenz:** [Rechte vorbehalten - Freier Zugang](#)

**PURL:** [https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/  
image/1571051867188\\_1969/1/](https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/image/1571051867188_1969/1/)

  

**Abschnitt:** Berichte

**Strukturtyp:** article

**Lizenz:** [Rechte vorbehalten - Freier Zugang](#)

**PURL:** [https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/  
image/1571051867188\\_1969/315/LOG\\_0058/](https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/image/1571051867188_1969/315/LOG_0058/)

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. Weitmas komplicierter 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-

doner Flughafen. Interessant sind die Systemgrenzen, die sich von der eigentlichen Verkehrsquelle - z.B. mitten in einer Stadt - über den Flughafen selbst bis hin zum endgültigen Ziel erstrecken. So wird z.B. die Konkurrenzfähigkeit von Flugreisen London-Paris im Vergleich zur entsprechenden D-Zug Reise untersucht. Die Ergebnisse können dann bei Neuplanungen von Bodenanlagen berücksichtigt werden.

In gleicher Form werden u.a. auch Bodenwerte festgestellt. Darüber traten in der Diskussion allerdings große Meinungsverschiedenheiten auf in Bezug auf den leicht verständlichen verkehrstechnischen Wert einer Landschaft im Gegensatz zu ihrem nur schwer in Zahlen darstellbaren Erholungswert.

Am auffälligsten war die Diskrepanz zwischen hochentwickeltem Fluggerät und beinahe übertechnisierten Bodenanlagen einerseits und den hoffnungslos verstopften Zufahrtswegen und verkehrstechnisch rückständigen Stadt-Agglomerationen andererseits zu Tage. Man sollte hoffen, daß Städtebauer und Regionalplaner die Belange zwar extern gelegener, aber mit City-Centern und der ganzen Region eng verflochtener Verkehrsschwerpunkte verstärkt in ihre Arbeit einbeziehen.

Hartwig Brettschneider

#### RAUMPLANUNG UNI DORTMUND

Die Abteilung für Raumplanung an der Uni Dortmund hat einen ersten vorläufigen Studienplan - IRP 01 = Informationen der Abteilung Raumplanung - herausgegeben. Die ersten Studenten werden zum Wintersemester 69/70 erwartet.

Hartwig Brettschneider

#### RAK

Vom 5.-8. Juni 69 fand die 2. Raumplaner Assistenten Konferenz - RAK - aus der Schweiz, aus Österreich und der BRD in Wien statt.

Über die Planerausbildung an der TH Wien berichtete Prof. Dr. Ing. Wurzer und über den Aufbau des ORL-Instituts in Zürich Herr Geiger. Am ORL-Institut beschließen in diesem Jahr die ersten Teilnehmer den zweijährigen Kurs.

Einen Tag lang spielten die Teilnehmer das Planspiel Metropolis (DUKE), das allgemein wegen seiner Undurchsichtigkeit bemängelt wurde.

Die begonnene Diskussion "Zur Theorie der Raumplanung" soll das Generalthema auf der 3. RAK vom 30. Okt.-1. Nov. 69 in Dortmund sein. Für die geplanten Einzelthemen wurden Referenten verpflichtet.

- A) Raumplanung als Universitätsdisziplin
- B) Innere Organisation der planenden Institution
- C) Verwaltung und planende Institution
- D) Systemsteuerung und planende Institution
- E) Entscheidungsfunktion der planenden Institution