

Markus Hesse

Fluchtpunkt Findel

Immer mehr Fernreisen beginnen und enden am Flughafen Luxemburg. Die Schattenseiten dieser Entwicklung konzentrieren sich jedoch vor Ort. Zugleich stehen auch im Umfeld des Findel die Zeichen auf Wachstum. Um jeden Preis?

Der Luxemburger Flughafen ist kein Sehnsuchtsort, trotz aller Bemühungen seiner Betreiber um die Optimierung von Komfort und Konsum. Wie andere Flughäfen auch ist er geprägt von seinen funktionalen Anforderungen, je mehr sich das Fliegen von einer elitären Praxis zum Massenphänomen gewandelt hat. Der Findel wird jedoch immer wichtiger als Trittstein für die Fernreise, so wie der Anschluss an den internationalen Geschäftsreiseverkehr Voraussetzung dafür ist, dass das Land und seine Hauptstadt im Konzert der internationalen Finanzplätze mitspielen können. Im vergangenen Jahr hat der Flughafen erstmals in seiner Geschichte fünf Millionen Passagiere abgewickelt, was einer Verdoppelung dieser Zahl innerhalb von gut einer Dekade entspricht. Als Frachtflughafen rangiert Luxemburg unter den Top Ten Europas, und mit Cargolux hat Europas größte *freight only*-Airline ihre Basis hier. Prinzipiell stehen alle Zeichen auf weiterem Wachstum: in der Passage, bei der Logistik, im Umfeld des Terminals, das sich seit einiger Zeit mit dem Etikett der Airport City zu schmücken versucht.

Der Findel ist jedoch nicht nur Wachstumsmotor, der das kleine Land mit der

großen weiten Welt verbindet, sondern ist auf vielfältige Weise in Luxemburgs DNA eingeschrieben. Erstens ist der Flughafen beispielgebend für das Wirtschafts- oder Geschäftsmodell des Landes, das wir mit dem Attribut „*small but global*“ kennzeichnen. Das kleine, aber global vernetzte Zentrum bezieht seine Position aus der Anziehung von Produktionsfaktoren von außerhalb (Arbeitskraft, Waren, Währung, Wissen, Investitionen), aus denen vor Ort dann Wert geschöpft wird. In diesem Beziehungsmodell ist der Flughafen ein zentrales Scharnier für den Finanzplatz, für das Land als Unternehmens- und Dienstleistungsstandort. Als globaler Knoten mit hohem Wohlstandsniveau kann sich ihn der Mikrostaat überhaupt erst leisten, denn es gibt weder demographisch ausreichend kritische Masse für einen wettbewerbsfähigen Flugbetrieb, noch ist Luxemburg geographisch eine Insel, die das Fliegen zwingend erforderlich machen würde.

Dem Finanzplatz sei Dank, kann man an einem gewöhnlichen Werktag neunmal nach London fliegen (während die Zugreise nach Brüssel heute gefühlt so lange dauert wie vor achtzig Jahren ...). Ob dieses Geschäftsmodell auch nachhaltig im Sinne von dauerhaft sein kann, weiß niemand. Die Abhängigkeit der Luxemburger Wirtschaft von finanziellen und anderen Dienstleistungen ist herausragend; Anstrengungen zur Diversifizierung der Wirtschaft waren bisher nicht

von sichtbarem Erfolg gekrönt. Dagegen steht Deglobalisierung als Möglichkeit praktisch vor der Tür: Der Aufstieg autoritärer und protektionistischer Regierungen, in dessen Folge globale Vernetzung an Bedeutung verlieren kann, hätte auch erhebliche Konsequenzen für den Flughafen.

Der Findel ist zweitens nicht nur Teil des hiesigen Modus Operandi, sondern weist sein eigenes „Ökosystem“ auf. Dieser Begriff wird hierzulande gern bemüht, wenn es um die Verflechtung der Akteure aus Wirtschaft, Staat, Parlament und Gemeinden sowie intermediären Einrichtungen geht. Er hat höchstens metaphorische Bezüge zur naturwissenschaftlichen Ökologie, denn es geht im Kern um den strategischen Vorteil überschaubarer Systeme wie Kleinstaaten, in denen die handelnden Akteure sich überwiegend persönlich kennen. Hoheitliche Entscheidungsträger sind über kurze Wege schnell erreichbar. Dieses Ökosystem umfasst nicht nur die Kernbetriebe wie Luxair-Group, Cargolux sowie lux-Airport, die entweder staatlich kontrolliert sind oder zu seinen Beteiligungen gehören; sie umfassen ein eng verflochtenes Netzwerk vieler weiterer Akteure und Unternehmen. Ein elfseitiges Special des selbst zum Ökosystem zählenden Branchenmagazins

Markus Hesse ist als Geograph und Raumplaner an der Universität Luxemburg tätig.

© Philippe Reuter / forum



Paperjam von 2017 hat dieses beeindruckende Panorama graphisch ins Bild gesetzt. Dagegen wird gern übersehen, dass es in den Sozialwissenschaften auch eine dazu gegenläufige These gibt: Zu enge Kopplung und mangelnde Offenheit können sich auch als wettbewerbliche Schwächen erweisen (*weaknesses of strong ties*).

Der laufende Ausbau des Flughafens (Airport City, Skypark) ist schließlich, drittens, beispielgebend dafür, wie man hierzulande plant: durch den Staat, recht technokratisch, ohne Diskussion im Grundsatz, fortschritts- und wachstums-optimistisch. Auch bei der Airport City ist die begriffliche Anleihe eher metaphorisch denn konzeptionell begründet: Anders als in den futuristischen Visionen von Vordenkern wie John D. Kasarda aus den USA geht es hier nicht um Alternativen zur Stadt, die um einen Flughafen herum gebaut werden. In bewährt pragmatischer Manier wird stattdessen aus der Verbindung von Erreichbarkeit und Bodenverfügbarkeit (den beiden zentralen Knappheiten in der Geographie des Landes!) ein neues Cluster von Büroimmobilien geschaffen. Wohin dies führt, bleibt unklar. Die zum Ausbau des Findel öffentlich verfügbaren Dokumente haben eher den Charme einer Betriebsanleitung, als dass sie über die Brisanz der zu treffenden Entscheidungen informieren. Eine offene Entwicklungsplanung im Austausch mit den Anrainergemeinden des

Findel („Airregion“) hat es auf Initiative der damaligen Landesplanung vor mehr als einer Dekade gegeben, sie ist jedoch versandet. Dass Themen wie Nachruhe, Interessenkonflikte oder mögliche Ausgleichsmechanismen von der heutigen Koalition proaktiv verfolgt würden, lässt sich bisher nicht erkennen.

Generell scheint es wenig Leidenschaft zur Auseinandersetzung mit den dunklen Seiten des Flugverkehrs zu geben, vor allem was gesundheitsgefährdende Lärmbelastung und den Klimawandel angeht. Über diese Leerstelle täuschen auch positive Aspekte wie der mit Jahren Verspätung nun erreichte Anschluss des Findel an die Tram oder das am Skypark entstehende größte Holzbauprojekt Europas nicht hinweg. Soweit sich solche Investitionen hier im Land rechnen müssen, sind sie auf stetiges Wachstum der Arbeitsplätze angewiesen, und dafür muss es ausreichend Büroraum geben. Der zentrale Standortvorteil des Flughafenareals auf dem Büroimmobilienmarkt ist nun einmal seine hervorragende Erreichbarkeit aus London, Paris oder Amsterdam. Flughafen- und Büronutzungen generieren weiteres Aufkommen, und liegen die passenden Büros gleich neben dem Terminal, erspart man sich den Transfer in die Stadt.

So ist der Findel ein Fluchtpunkt in ganz anderer Sache: Sein Wachstumspfad ist Ausdruck einer Sehnsucht nach der guten alten Zeit. Er spiegelt nahezu mustergültig

den „Traum von immerwährender Prosperität“ (Burkhard Lutz) wider, der Politik und Gesellschaft über lange Phasen der Nachkriegszeit in den Bann gezogen hat. Doch ist es realistisch zu erwarten, dass die Dinge so bleiben, wie sie sind? Große Prüfungen wie geopolitische Krisen oder der Klimawandel, der den globalen Flugverkehr einer fundamentalen Herausforderung aussetzt, stehen noch aus. Zur Begrenzung von Schäden und Risiken gibt es keine technische Lösung, wie die Suche nach „nachhaltigen“ Treibstoffen eine Zeit lang suggeriert hat; von europaweiten Vorgaben zur Emissionsminderung, wie sie der Kfz-Verkehr seit Jahrzehnten kennt, wurde der Flugverkehr bisher weitgehend verschont. Im Kern muss die Luftfahrtindustrie jedes Politikregime fürchten, das mit der Reduktion von Kohlenstoffemissionen ernst machen würde. Entsprechendes gilt, wenn stadtnahe Airports auf den wachsenden Zorn lärmgeplagter Anwohner treffen. Vielleicht machen technische Innovationen wie elektrisch betriebene Vertikalstarter (Lufttaxis für hunderte Insassen oder tonnenweise Fracht) eines Tages kilometerlange Start- und Landebahnen obsolet. In gebotenem Abstand zum Flugbetrieb könnte dann der dringend benötigte Wohnungsbau erfolgen – wenn, ja wenn es dann noch eine globale Finanzwirtschaft gibt und das Land und seine Hauptstadt dann noch eines seiner Zentren sind. ♦