

AIRRAIL FRANKFURT

# Die mobilste Immobilie der Welt

AIRPORT CITIES

Die Flughäfen  
werden urban

AIRPORT LIVING

Arbeit, Freizeit,  
Konsum zwischen  
Jet und Bett

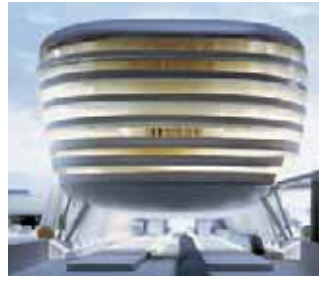
Sonderausgabe  
AIRRAIL



## Projekte



**Flughafen Frankfurt** Der Airport mit Ideallage in der Welt, in Europa, Deutschland und der Rhein-Main-Region gehört zu den global wichtigsten Verkehrsdrehscheiben. Mit Investitionen von mehr als 3 Milliarden Euro will er sich für kommendes Wachstum fit machen. Auch sein Umfeld blüht. **Seite 4**



**Airrail** Am Frankfurter Flughafen entsteht derzeit die mobilste Immobilie der Welt - Drehkreuz zwischen allen Verkehrsmitteln. Das so genannte Airrail Center wird eine Symbiose aus Büro-, Tagungs-, Hotel- und Service-Immobilien. **Seite 8**

## Märkte



**Airport Citys** An Europas großen Flughäfen entstehen neue urbane Zentren. Hier stimmen Verkehrsverbindungen und Infrastruktur; hier finden mobile Manager ebenso wie Logistikfirmen die idealen Standorte für Büros oder Hallen. Und die Airports selbst erhalten eine neue wirtschaftliche Basis. **Seite 14**



**Forscher** Der Architekt Mathis Güller kennt die Welt zwischen Stadt und Terminal - und prophezeit ihr neue Blüten. **Seite 9**

**Städte** Vier europäische Metropolen zeigen beispielhaft, wie die Airport Citys wachsen und was sie bieten. **Seite 20**

## Profile



**Flugdörfer** In den USA gibt es Hunderte, in Europa nur ein paar: Siedlungen rund um eine Flugpiste, deren Bewohner täglich die Cessna aus der Garage rollen und ins Büro pendeln - oder zum nettesten Golfplatz in der weite-



ren Umgebung. Auch in Österreich, Spanien und Frankreich entstehen erste Exemplare solcher Siedlungen. In Deutschland tut man sich dagegen schwer. **Seite 22**

Anzeige



PASSION FOR REAL ESTATE.

**expo real**

**2005**  
Visit us at our booth  
**B2.130**

ISIN DE0006205701

Ob Berlin, Brüssel oder Budapest, London, München oder Paris - wir sind in den wichtigen Metropolen Europas vor Ort. Die Wahrzeichen einer Stadt sind meist Immobilien - sichtbares Zeichen für Kultur und Geschichte. Immobilien geben Identität und Solidität, sie sind wichtiger Bestandteil der persönlichen Vermögensplanung. Als europäisches Investmenthaus für Immobilienanlagen betreuen wir Immobilien im Wert von 16 Milliarden Euro. Die Investitionen konzentrieren sich auf Büro- und Logistikimmobilien sowie Businessparks. Mit einer aktiven Buy-and-sell-Strategie erzielen wir seit Jahren attraktive Renditen und stabile Erträge für unsere Aktionäre. Ob für den eigenen Bestand oder für Dritte: Stets handeln wir mit der Weitsicht des Immobilieneigentümers. Von den Erfahrungen unserer europäischen Managementteams profitieren auch die Immobilienfonds der IVG-Gruppe. [www.ivg.de](http://www.ivg.de)

A53d/IVG

I  
IVG IMMOBILIEN

# Airport-Immobilien

**J**e globaler Unternehmen werden, desto mehr müssen sie dies bei der Wahl ihrer Standorte berücksichtigen. Der Grobfilter für die Standortwahl sind die Kreuzungspunkte globaler Finanz- und Handelsströme. Der Feinfilter ist immer häufiger die Nähe zu Flughäfen. Denn auch im so genannten Global Village des Internet: Reisen wird so wenig obsolet, wie das Büro papierlos geworden ist.

Ein Unternehmenssitz am Flughafen? Das erscheint widersprüchlich. Waren doch Airports traditionell nicht als Orte zum längeren Aufenthalt angelegt, sondern als Durchgangsstationen, die man möglichst rasch wieder verlässt – per Flieger in die Welt oder per Taxi zur City. Aber jetzt halten sich mehr und mehr Menschen länger am Flughafen auf, weil sie vom Airport aus nicht mehr an ein weiteres Ziel müssen. Stattdessen kommen die Ziele zum Airport: das Konferenzzentrum für die Tagung, das Hotel zum Übernachten, die Shopping-Meile für den Einkauf – oder auch Tageskliniken und Golfplätze, Restaurants und sogar Museen.

Die immer buntere, urbanere Welt der Airports wollen wir Ihnen in diesem Heft präsentieren. Und beispielhaft das hochmoderne Frankfurter Airrail. Flughafenstandorte verbinden in einzigartiger Weise zwei Qualitäten: die weltweite Erreichbarkeit per Jet – und die lokale, regionale und nationale Erreichbarkeit per Schnellstraße, S-Bahn und ICE. Ausfahrten und Haltepunkte am Airport waren ursprünglich als regionale Zubringer für Passagiere und Beschäftigte gedacht. Aber längst sind sie so gut ausgebaut und vernetzt, dass sie das Terrain an den Terminals zu den am besten erschlossenen Plätzen eines Landes machen. Am Flughafen arbeiten, hier gar Freizeit verbringen – das ist für viele noch eine gewöhnungsbedürftige Vorstellung. Sie denken an Lärm, Zweck-Architektur, an eine Umgebung, die von der Unruhe des Reisens geprägt ist. Urbanes Leben am Flughafen? Bisläng schwer vorstellbar.

Ähnlich fühlten und dachten die Menschen schon einmal: als vor mehr als 100 Jahren die großen Bahnhöfe entstanden –

draußen vor den Städten. Lokomotivendampf, Pufferknallen und Schienengewirr erschienen unverträglich mit dem sonstigen Leben. Doch bald entwickelten sich die

In Hongkong, Dubai, Amsterdam und natürlich auch in Frankfurt spricht man längst nicht mehr nur vom Airport, sondern von der „Airport City“.

Natürlich werden Airports nie die Gemütlichkeit und das historische Flair tausendjähriger Altstädte bekommen. Das müssen sie auch nicht, denn sie arrangieren mit diesen Altstädten eine sinnvolle Arbeitsteilung: Im traditionellen Kern konzentriert sich der lokale Teil der Stränge und Funktionen eines Gemeinwesens, am Airport der globale. Man wohnt dort nicht dauerhaft, sondern temporär im Hotel. Man kommuniziert nicht auf dem Marktplatz, sondern im Convention Center. Man entspannt sich nicht beim Altstadtbummel, sondern in der Lounge. Flughäfen werden zur Heimat auf Zeit. Für international operierende Unternehmen bieten sie eine faszinierende Option: global denken, lokal mieten – an der Schnittstelle von Ort und Welt.

„FÜR GLOBAL OPERIERENDE UNTERNEHMEN BIETEN FLUGHÄFEN EINE FASZINIERENDE STANDORT-OPTION: GLOBAL DENKEN, LOKAL MIETEN“

Bahnhöfe zu quirligen Knotenpunkten und ihr Umfeld zu einem Spitzenstandort für Hotels, Kaufhäuser und die Kontore weit blickender Kaufleute.

Ein ähnlicher Bedeutungsgewinn steht den großen Flughäfen nicht erst bevor – er hat längst begonnen. Sie und ihr Umfeld bieten in vielen Regionen die meisten Arbeitsplätze, und das längst nicht nur auf dem Rollfeld und hinter Check-in-Schaltern. Sie entwickeln sich zum Ansiedlungsschwerpunkt für global tätige Unternehmen.



**ECKART JOHN VON FREYEND**, Vorsitzender des Vorstands, IVG Immobilien AG

*Eckart John von Freyend*



**PROF. MANFRED SCHÖLCH**, stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Fraport AG

*Manfred Schölch*

## IMPRESSUM

**Herausgeberin:** IVG Immobilien AG

**ViSdP:** Thomas Rücker

**Anzeigen (verantw.):** Thomas Rücker  
Zanderstraße 5–7, D-53177 Bonn

**Telefon:** +49 (0)228 - 844 300

**Telefax:** +49 (0)228 - 844 338

**E-Mail:** contact@plan-ivg.de

**Internet:** www.ivg.de

**Chefredaktion:** Roland Stimpel,

Nikolaus von Raggamby

**Art-Direction:** Dominik Arndt

**Bild:** Christian Kollrich

**Infografik:** Jens Storkan

**Verlagsleitung:** Frank Parlow

**E-Mail:** redaktion@plan-ivg.de

**Verlag:** Facts & Figures GmbH

Stubbenhuk 3, D-20459 Hamburg

**Telefon:** +49 (0)40 - 319 90 622

**Telefax:** +49 (0)40 - 319 90 525

**E-Mail:** cp@ftd.de

**Druck:** Stark Druck KG

Im Altgefäll 9, 75181 Pforzheim

# Spinne im Netz



Am Frankfurter Flughafen fließen alle Verkehrsströme zusammen: am Terminal die globalen der Jets, davor die europäischen und deutschen auf Bahn und Straße.

**U**ber dem Stadtwald von Frankfurt schweben Airbusse oder Boeings, Fokkers und Iljuschins in dichter, ununterbrochener Folge zum Airport - in Spitzenzeiten in einem Takt, der eher in Sekunden als in Minuten gemessen wird. Der Anblick macht deutlich, dass die Stadt zu den Zentren des Weltverkehrs gehört.

Die einzigartige Qualität des Frankfurter Airports liegt darin, dass er in jeder Dimension zentral liegt: global, kontinental, national und regional. Global hat er eine Mittelposition zwischen Nordamerika einerseits, West- und Südasiens und

**In der Welt und in Europa, in Deutschland und in der Region: Der Frankfurter Airport liegt immer im Zentrum.**

Teilen Afrikas andererseits. So schickt beispielsweise Singapore Airlines seinen Jet vom Heimatflughafen nach New York natürlich über Frankfurt. Die Zentralität auf dem Kontinent zeigt sich beim Blick

auf die Karte sofort: Malta und das Nordkap, Portugal und der Ural sind etwa gleich weit entfernt.

Vor allem aber liegt Frankfurt genau zwischen London und Wien, zwischen Kopenhagen und Rom, zwischen Paris und Prag. Fehlt in Europa eine Direktverbindung zwischen zwei Städten, dann bietet sich am häufigsten Frankfurt zum Umsteigen an. Ebenso dem, der von einem kleineren europäischen Airport aus einen großen mit Verbindungen in alle Welt ansteuert.

Zoomen wir hinunter zu einer nationalen Betrachtung. Deutschlands vier größte Städte liegen allesamt fast an den



## FRANKFURT HÄLT WELTREKORD IN DIREKTVERBINDUNGEN

### Airports von Weltrang

nach Anzahl der Passagiere im Jahr 2004

Flughafen	Passagiere in Mio.	Veränderung zu 2003 in %
1 Atlanta	83,58	5,7
2 Chicago	75,37	7,1
3 London-Heathrow	67,34	6,1
4 Tokio	62,32	-0,9
5 Los Angeles	60,71	10,4
6 Dallas/Ft. Worth	59,41	11,6
7 Paris-CDG	51,26	5,5
8 <b>Frankfurt</b>	51,10	5,7
9 Amsterdam	42,54	6,5
10 Denver	42,39	13,0

Quelle: Airports Council International, Stand 2004

**Amerika vorn** Fünf der zehn weltgrößten Flughäfen liegen in den USA. Sie verdanken das vor allem den vie-

len Umsteigern im nationalen und regionalen Verkehr – hier spielen sie die gleiche Rolle wie die Hauptbahnhöfe euro-

päischer Metropolen. Doch auch Frankfurt hält einen Weltrekord mit seinen Direktverbindungen in 110 Länder.

punkt wird jeden Tag von 300.000 Autos frequentiert.

Schließlich liegt der Airport zentral in einem der wichtigen deutschen Ballungsräume. In der Rhein-Main-Region wohnen rund drei Millionen Menschen; sie zählt zu den reichen und dynamischen im Land. Der Airport liegt genau zwischen Frankfurt, Offenbach, dem Vordertaunus und Darmstadt einerseits, den Landeshauptstädten Mainz und Wiesbaden andererseits. Ringsum führen ein halbes Dutzend Schnellstraßen. Neben dem Frankfurter Hauptbahnhof ist die Airport-Station mit über 350 Zügen pro Tag die wichtigste. Wer per Bahn beispielsweise von Köln nach Nürnberg fährt oder von Mainz nach Dortmund, der steigt eher am Frankfurter Flughafen um als in Frankfurt-City. Weiter verbessert werden soll die Airport-Anbindung mit einer „Regionaltangente West“: einer 68 Kilometer langen Stadtbahn. Sie schließt bisher schlecht erreichbare Bürostandorte in Frankfurter Randgemeinden wie Eschborn und Neu-Isenburg direkt an.

Bei dieser vierfachen Zentralität, die es in der Welt kein zweites Mal gibt, war die Entwicklung zu einem führenden Airport fast zwangsläufig. Bei Passagieren liegt Frankfurt in Europa derzeit auf Platz drei hinter London-Heathrow, zuletzt fast gleichauf mit Paris und deutlich vor Amsterdam. Bei Fracht führt der Airport auf dem Kontinent. In beiden Größen liegt er weltweit auf Rang sieben (siehe Tabelle „Airports von Weltrang“). Und global führend ist der Frankfurter Flughafen bei der Zahl

der internationalen Verbindungen: Er ist der einzige Ort auf der ganzen Welt, von dem aus man direkt in 110 andere Länder kommt.

### Gebaut wird immer

**Milliarden-Investitionen** Kräne und Bagger gehören zum Bild des Frankfurter Flughafens fast so selbstverständlich wie Jets und Kontrollturm. Seit wann wird hier gebaut? Pressesprecher Wolf-Dieter Schaller von der Fraport AG muss nicht lange überlegen: „Seit Kriegsende eigentlich immer.“ Und wie lange noch? „Das weiß niemand. In absehbarer Zeit wollen wir jedenfalls 3,5 Milliarden Euro investieren.“

Der Flughafen hat auf der einen Seite ein chronisches Problem: Start- und Landebahnen, Terminals, Wartungshallen und vieles mehr hinken dem Wachstum ständig hinterher. „Seit Jahren müssen wir immer wieder Anfragen von Airlines ablehnen“, berichtet Schaller. Ständig kneift es irgendwo. Zwar wird alle paar Jahre ein neues Riesenprojekt fertig: mal eine Startbahn, mal ein Terminal, das anderswo für einen ganzen Flughafen reichen würde, mal eine komplette „Cargo City“ nur für den Frachtverkehr. Doch was immer gebaut wird, ist bei der Eröffnung fast schon wieder ein bisschen eng.

Auf der anderen Seite liegt gerade im permanenten Bauen eine spezielle Chance für den Airport: Er kann sich kontinuierlich modernisieren. Er muss nicht wie manche kleinere Flughäfen viele Jahre oder

Rändern des Landes: Berlin im Osten, Hamburg im Norden, München im Süden und Köln im Westen. Aber Frankfurt liegt in der Mitte. Wollen mehrere Deutsche aus verschiedenen Landesteilen sich treffen, dann bietet sich wegen des oft geringen Zeitaufwands Frankfurt an. Egal, mit welchem Verkehrsmittel sie reisen.

Bei Auto und Bahn wirkt sich die Position der Stadt noch stärker aus als beim Flugzeug. Die Airport-Station bietet weltweit die meisten Zugverbindungen aller Flughafenbahnhöfe. Zwei der verkehrsreichsten deutschen Autobahnen, die A 3 und die A 5, kreuzen sich unmittelbar neben dem Frankfurter Airport. Allein dieser Knoten-

Jahrzehnte warten, bis in einem nächsten Entwicklungsschritt alles Denkbare auf einmal neu entsteht – und dann wieder mit der Zeit veraltet. Frankfurt ist der Anzug zwar immer etwas zu eng, doch dafür ist er immer up to date. Jetzt und in den kommenden Jahren will die Fraport vier Großprojekte realisieren.

Schon heute läuft die Modernisierung des Terminals 1. An dem Komplex, der zum ersten Mal im Jahr 1972 „fertig“ geworden war, ist erst vor fünf Jahren ein Flugsteig um 500 Meter verlängert worden. Jetzt wird der ältere, weit größere Teil des Terminals Stück für Stück modernisiert, um 30 Schalter vergrößert, optisch aufgefrischt und mit modernstem Brandschutz versehen. Investiert werden rund 114 Millionen Euro.

Am Südrand des Flughafens gibt die US-Luftwaffe ihre jahrzehntelang genutzte Basis endgültig auf. Mit großzügiger Finanzhilfe der Fraport ist sie nach und nach auf ihre rheinland-pfälzischen Basen Ramstein und Spangdahlem umgezogen. In Frankfurt hat sie Platz für ein drittes Terminal gemacht, das in Modulen bis zum Jahr 2015

entstehen soll. Es ist dann für 25 Millionen Passagiere ausgelegt – eine Größenordnung, mit der man allein in der Rangliste der deutschen Flughäfen den dritten Platz erreichen würde. Gebaut wird es nach einem Entwurf des Frankfurter Architekten Christoph Mäckler; die Kosten sind mit 900 Millionen Euro veranschlagt. Mit den vorhandenen Terminals im Norden, den Bahnhöfen und der wichtigsten Infrastruktur wird es per Kabinenbahn verbunden. Deren Strecke wird dazu um mehr als vier Kilometer verlängert.

## Ein Juwel für den Airbus

Größtes Projekt ist die geplante Landebahn Nordwest. Sie erweitert die Airport-Kapazität um 40 Starts und Landungen pro Stunde. Der Frieden mit der Umgebung wird mit viel Schallschutz, Grün-Kompensation und vor allem einem Nachtflugverbot geschaffen. 2007 soll das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen sein und zwei Jahre später die Bahn in Betrieb gehen.

Deutlich weiter gediehen ist das Projekt einer neuen Werft für 15 A380-Airbusse der Lufthansa. Die Riesenvögel für 555 Passagiere passen in keine herkömmliche Halle: Sie sind mit 24 Metern höher als ein siebenstöckiges Wohnhaus; allein ihre Flügel haben mit 845 Quadratmetern die Fläche eines großzügigen Eigenheimgrundstücks. Frankfurt ist zusammen mit New York, London und Dubai einer der ersten Airports, von denen sie ab dem Jahr 2007 planmäßig abheben. Dann soll auch die Halle fertig sein. Der 50.000-Quadratmeter-Block ist keine ungeschlachte und lieblose Wartungskiste, sondern ein architektonisches Juwel der Hamburger Baumeister Gerkan, Marg und Partner. Auch das Bundesverwaltungsgericht hat dem Vorhaben mittlerweile grünes Licht gegeben.

## Jobmaschine Flughafen

**Immobilienprojekte** Amtlich ist der Flughafen ein Frankfurter Stadtteil für sich – und zwar der einzige, der weniger Einwohner als Betriebe hat: Nur 341 Menschen leben in seinem weiteren Umfeld, unmittelbar am Flughafen wohnt nur der Direktor des Steigenberger-Hotels mit seiner Familie. Dagegen gibt es am Airport rund 500 Unternehmen, die rund 68.000 Menschen beschäftigen – das macht ein Verhältnis 180 Arbeitsplätzen auf einen Bewohner.

Der Stadtteil, der gewerblich als eigene Stadt durchgehen könnte, hat drei Postleitzahlen, drei Schnellstraßen und zwei Bahnhöfe – nebst den Stationen der Kabi-

nenbahn. Hier arbeiten neben zahlreichen Unternehmen aus der Luftfahrtbranche auch Krankenkassen, Beratungsunternehmen und viele andere. Auch das Organisationskomitee für die Fußball-Weltmeisterschaft hatte hier zeitweise seinen Sitz, bis es nicht mehr genug Büros für die 350 Beschäftigten gab. Es laufen rund 120 Läden vom Uhrengeschäft über den Museumsshop art & more und eine Duty-Free-Boutique bis zum Handyverleih. Dazu kommen 49 Lokale von Feinkost-Käfer bis McDonald's.

Die 19 Millionen Quadratmeter große Stadt gehört jedoch nicht einer Vielzahl von Unternehmen oder Bürgern, sondern hat nur eine Eigentümerin: die Fraport AG. Sie nutzt den größten Teil des Areals für fliegerische Zwecke. Im ersten Halbjahr 2005 erzielte der Geschäftsbereich „Retail und Property“ mehr als die Hälfte des Vorsteuergewinns (EBITDA) – 144,2 Millionen Euro von insgesamt 259,7 Millionen. Das wichtigste Expansionsgelände der jüngsten Vergangenheit war die Cargo City Süd. Im Kalten Krieg war sie Teil der US-Airbase; deren allmählicher Abzug ist ein Gewinn für die Entwicklung des Air-

## „EINE FRÜHERE RAFFINERIE WIRD ZUM GEWERBEPARK, EINE EINSTIGE US-SOLDATENWOHNSIEDLUNG ZUM BUSINESS-AREAL“

ports. Die Entwicklung des 98-Hektar-Areals begann 1995 und sollte ursprünglich bis 2008 laufen. Doch schon jetzt ist fast alles zugebaut. Die ältere Cargo City Nord ist ohnehin ausgebucht. Um wenigstens in der Umgebung des Airports noch Flächen bieten zu können, kaufte die Fraport ein 84 Hektar großes früheres Raffineriegelände der Caltex in den Nachbargemeinden Raunheim und Kelsterbach. Es soll jetzt zu einem Gewerbegebiet für Firmen mit höchsten Ansprüchen an die Verkehrslage werden.

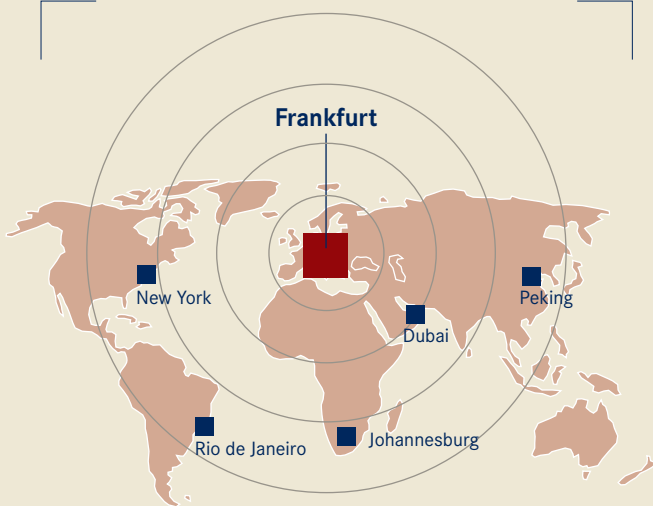
Nordöstlich vom Flughafen werden die bisherigen „Gateway Gardens“ neu entwickelt. Das 35-Hektar-Areal war bis vor kurzem Deutschlands wohl lauteste Wohnsiedlung – gelegen zwischen zwei Autobahnen, einer vierspurigen Bundesstraße und nahe an der nördlichen Startbahn des Flughafens. Bis zu 3.000 US-Soldaten und ihre Angehörigen wohnten hier.

Sie sind an stillere Orte in Rheinland-Pfalz gezogen. Weiteres Wohnen in dieser Lage ist nach deutschem Baurecht nicht möglich und wird auch von niemandem gewünscht. Viel-

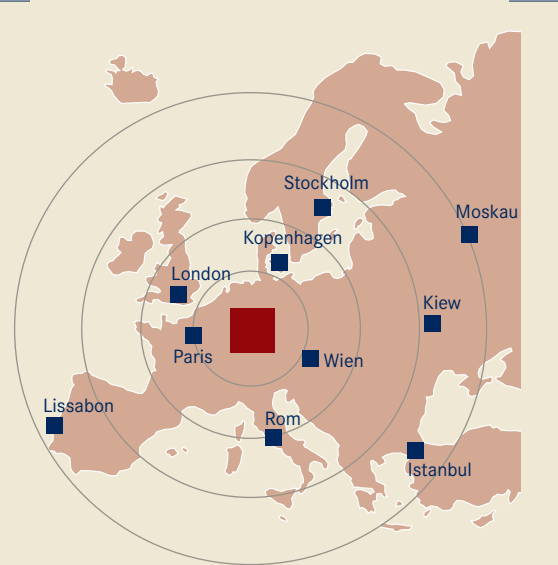
Rhein-Main in Zahlen	
<b>Flugverkehr</b>	
Passagiere pro Tag <sup>1</sup>	181.032
Passagiere pro Monat <sup>2</sup>	5.002.618
Fluggesellschaften	109
Ziele	304
Länder	110
1) Maximum 30. 7. 2005, 2) Maximum Juli 2005	
<b>Frachtverkehr</b>	
Fracht-Airlines	18
Fracht-Ziele	59
Fracht-Länder	37
Flugzeug-Abstellpositionen	197
Gepäckstücke/Stunde	18.000
Gepäckzuverlässigkeit in %	99,64
<b>Services</b>	
Konferenzzentren	6
Konferenzräume	165
Hotels (direktes Umfeld)	3
Gastronomie	49
Läden	116
Andachtsräume	4
öffentliche Parkplätze	14.500
Quelle: www.fraport.de	

## VIER DIMENSIONEN

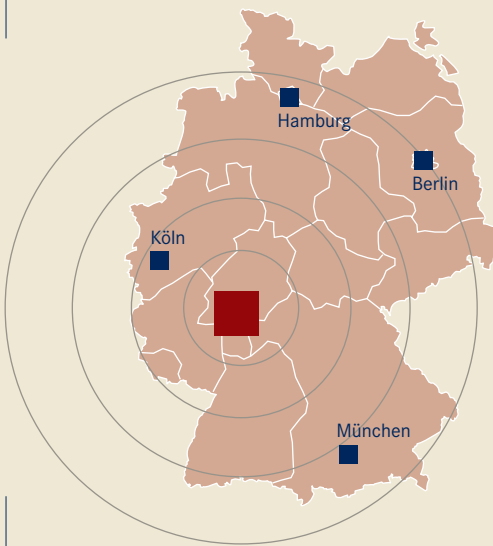
### GLOBAL



### KONTINENTAL



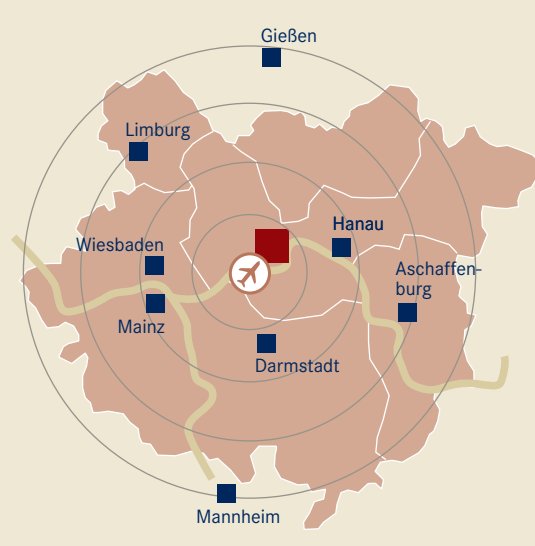
### IMMER IM ZENTRUM



### NATIONAL

**Im Mittelpunkt** Der Standortvorteil Frankfurts und vor allem der seines Flughafens liegt auf der Hand. Er verstärkt

sich dadurch, dass die vier Dimensionen Welt, Kontinent, Land und Region hier optimal miteinander verknüpft sind – sei



### REGIONAL

es zwischen Interkontinentaljet und S-Bahn, sei es zwischen Autobahn und ICE. Mit jedem Verkehrsmittel kommt man

bestens hierher. Nur zu Fuß wäre es schwierig – aber das vermisst keiner. Spazieren kann man schließlich auch anderswo.

mehr soll die einzigartige zentrale Lage für die Entwicklung eines eigenständigen Standorts für Gewerbe, Business, Wissenschaft und Freizeit genutzt werden. Dazu haben sich vier Partner und die Stadt Frankfurt in einer PPP-Gesellschaft zusammengeschlossen. Das Gelände bietet Platz für bis zu 700.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche; das reicht für etwa 11.000 Beschäftigte. Diese sollen dann unter anderem in Büros, Läden, Hotels,

Themenparks und bei flughafenbezogenen Dienstleistern arbeiten. Die Feuerwehr plant hier ihre neue Flughafenbasis.

Quasi im Vorgriff darauf wurde im Jahr 2004 nördlich von hier das „Main Airport Center“ fertig gestellt – allerdings nicht direkt am Terminal. Wichtigster Bürokomplex direkt am Flughafen ist bisher das Airport Center, das in zwei Abschnitten seit den 80er Jahren erstellt und mit seinen

Büros und 27 Tagungsräumen sehr gefragt ist. Zu Beginn war es ein Pionierbau – viele konnten sich damals Büros an diesem Standort kaum vorstellen. Doch heute ist es voll ausgelastet und bringt Spitzenmieten um 30 Euro pro Quadratmeter. Und ein weit größeres Projekt steht bereits in den Startlöchern: das Airrail auf dem Dach des ICE-Bahnhofs. Dazu auf den folgenden Seiten mehr.

**D**as Airrail weckt schon im Modell die Fantasie: Ist es eine auf Stelzen gelandete Raumstation? Ein Kreuzfahrtschiff ohne Schornsteine, das sich an den Airport verirrt hat? Oder ein riesiges Insekt? Auf jeden Fall muss es etwas Mobiles, Dynamisches sein – extrem beweglich, auch wenn es jedes Schiff und jeden ICE an Länge übertrifft.

Die Vermutung stimmt. Und sie führt zugleich in die Irre. Denn das Airrail vereint Widersprüche: Es ist eine grundsätzliche Immobilie – doch in Europa, wenn nicht weltweit, diejenige mit dem besten Mobilitätsangebot. Es ist für global Denkende und Handelnde konzipiert – und will sie für kürzere oder längere Zeit an einem sehr komfortablen festen Ort halten. Es ist effiziente Erweiterung des ICE-Terminals und macht daraus eine doppelte Tugend: erstens die der kürzesten Wege zu Flugzeug, Bahn und Auto, zweitens die einer Vielfalt von Räumen, Nutzungen und Dienstleistungen an einem Ort, der seinesgleichen sucht.

Aber zunächst zur räumlichen Not. Die ist rund um den Frankfurter Flughafen chronisch, denn er liegt im kostbaren Wald und ist dicht umkränzt von Straßen und Schienen. Als hier in den 90er Jahren die Bahn ihre Airport-Station an der Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Köln plante, ergab sich der Ort dafür von selbst: parallel zum langgestreckten Haupt-Terminal

**Das Airrail wird das Herzstück der Verkehrsdrehscheibe Rhein-Main. Es bietet höchste Mobilität – und alles Denkbare zum Arbeiten, Tagen, Feiern, Übernachten und Genießen.**

und auf dem Streifen zwischen der Autobahn A 3 und der autobahngleichen Bundesstraße 43. Bahn und Flughafengesellschaft planten vorausschauend und errichteten über dem Haltepunkt nicht einfach ein Dach, sondern eine massive und extrem tragfähige Betonplatte. Eine aufwändige und scheinbar grobe Konstruktion, doch ein planerischer Geniestreich. Denn damit war über den Gleisen und Bahnsteigen der Baugrund für das künftige Herzstück der Verkehrs- und Arbeitsstadt rund um den Rhein-Main-Flughafen erzeugt.

Herzstück – ist das nicht automatisch das Terminal? Das ist zweifellos von großer Bedeutung. Aber Rhein-Main besteht längst aus mehr als dem Flughafen. Das Airrail als Herzstück erschließt auf kürzestem Weg alle Transportmittel: Flugzeuge findet man gegenüber im Terminal, Parkplätze im nahen Airrail Parking, Züge im ICE-Bahnhof unten im Haus. Herzstück ist es auch durch seine immense Vielfalt: Es ist Bürohaus, Hotel, Kongresszentrum, Einkaufs- und Gastronomie-

# Dynamischer Ruhe

Raumfähre oder Riesen-Insekt? Das 660 Meter lange Airrail weckt schon im Modell die Fantasie. Doch eines zeigen Bauform und Lage sofort: Hier entsteht eine Immobilie für Mobilität.

meile, Check-in-Bereich für den Flughafen und Reisezentrum für den Bahnhof – und bietet in seinen glasüberdachten, lichtdurchfluteten Atrien die entspannteste Atmosphäre der ganzen Flughafenstadt. Zudem steht es an der exponiertesten Stelle, wird von der größten Anzahl Reisender wahrgenommen und dürfte mit seiner außen wie innen markanten Architektur im Gedächtnis haften bleiben. Hätte sich die Airport City breiter ausdehnen können, dann würde sie jetzt sehr viel mehr Fläche beanspruchen. So geht sie in die Dichte und – so weit das an einem Flughafen möglich ist – in die Höhe. Das ist nicht nur eine andere räumliche Dimension. Sondern das schafft auch eine neue Qualität: die eines Brennpunktes, in dem sich Wege und Funktionen wie Sonnenstrahlen bündeln. „Es ist die Synthese aller Mobilitäts- und Raumangebote, die das Airrail einzigartig macht“, sagt Frank Strothe, Leiter der deutschen Projektentwicklungen bei IVG.

So imposant es außen wirkt: Seine besondere Raumqualität sieht man ihm hier noch nicht an.

Es wirkt als einheitlicher, abgeschlossener Baukörper, vereint aber eine Vielzahl von Nutzungen. Es wirkt bei seiner ganzen Länge kompakt, ist aber in seinen oberen sechs Geschossen tatsächlich ein langgestreckter Ring, der auf den Außenseiten der Betonplatte entsteht. Im Kern des Airrail liegt also ein riesiger Hohlraum. Er zieht sich jedoch nicht durch die ganzen 660 Meter, sondern ist durch Querbrücken in fünf Segmente unterteilt. Jedes für sich wirkt im Umfang imposant, bietet Raum zum Flanieren, Entspannen, Genießen und Feiern. Bei aller Modernität entsteht hier heimelige Hofatmosphäre mit Sicht in die grünen Atrien.

Weil das Airrail ein so vielfältiger Gebäudekomplex ist, profitieren die Nutzer vom Service und der Infrastruktur der jeweils anderen. Man spaziert zwanglos zwischen ständigem oder temporärem Büro, Hotelzimmer, Besprechungsraum, Restaurant, Laden und dem überdachten Grün hin und her. Caterer, Kaufleute, Event-Manager und Kongressveranstalter bilden ein Netzwerk

der gegenseitigen Unterstützung. Dazu werden individuell abrundbare Serviceleistungen angeboten. Mit all dem stellt das Airrail traditionelle Flughafengewohnheiten auf den Kopf: Der Airport war lange ein Ort, den man nur erreichte, um ihn schnellstmöglich wieder zu verlassen. Aber aus dem Airrail – so gut sein Anschluss in die Welt ist – braucht man gar nicht mehr weg.

## Parken: Schwungvoll abstellen

**Das schnellste Parkhaus** Da das Airrail Center Frankfurt insbesondere durch seine Mobilität ein absolutes Alleinstellungsmerkmal besitzt, das im globalen Wirtschaftsleben immer größere Bedeutung gewinnt, werden an bequem erreichbare Parkmöglichkeiten herausragende Anforderungen gestellt. Neben den bereits am Flughafen befindlichen Parkhäusern ist ein weiteres Hochleistungsparkhaus, das Airrail Parking, geplant. Dieses soll in mehreren Bauabschnitten entstehen und über einen Skylink unmittelbar



Das Innere des Airrail-Komplexes wird von den großzügigen glasgedeckten Atrien eingenommen (unten). Unter dem Gebäude befindet sich ein ICE-Bahnhof; die breite Brücke links führt direkt zum Terminal (oben).

mit dem Airrail verbunden werden. Analog der bereits an diesem Standort befindlichen Parkhäuser ist eine übersichtliche Anlage mit durchdachter Wege-Organisation, Einbahnstraßen, einem Leitsystem und – eine Seltenheit in Parkhäusern – schräg angeordneten Stellplätzen für ein bequemes Ein- und Ausparken geplant. Und es verdient die Bezeichnung „schnellstes Parkhaus der Welt“. Wenn das Auto steht, ist

man binnen Minuten am Gate oder am ICE-Bahnsteig. Fährt es, kommt es zügig auf die beiden Schnellstraßen, zwischen denen sich das Parkhaus befindet.

Das Airrail Parking ist durch Brücken mit dem Airrail Center Frankfurt und dem Terminal verbunden, auf denen das Gehen durch Rollsteige beschleunigt wird. Der 185 Meter lange Skylink zum Airrail Center Frankfurt ist gegen Wind und

Welten geschützt. Durch Fenster werden immer wieder Ausblicke auf das Flughafen-Vorfeld und das Airrail Center Frankfurt geboten: Ankündigungen des Ziels, die den Weg dorthin zum Erlebnis machen. Seine Gestaltung ist auf den Hauptbau abgestimmt; beide wirken als Ensemble. Da das Airrail Parking niedriger ist, wird es von Westen her den imposanten Eindruck des Airrail Center Frankfurt noch verstärken – ohne dass es sich selbst verstecken müsste.

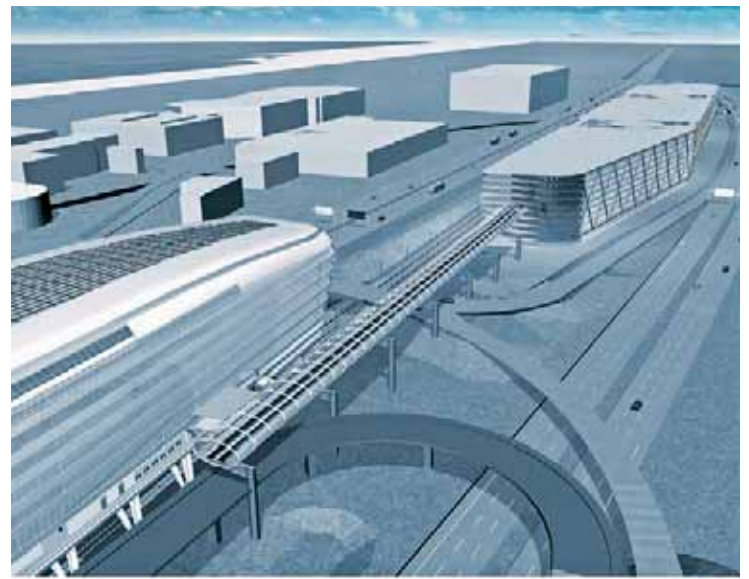
## Büros: Desk am Jet

**Globalste Bürokomplexe der Welt** Zwei Dinge hat der moderne Fluggast gern dabei, wenn er geschäftlich unterwegs ist: Handy und Notebook. Damit kann man zumindest die Reise- und Wartezeit am Boden produktiv nutzen. Aber natürlich nur provisorisch: Auf Knien schreibt sich's nicht ideal; irgendein wichtiges Papierdokument fehlt immer. Am Handy und am W-Lan-Hotspot hört und liest die Konkurrenz womöglich mit. Und der Kaffee ist im Büro auch besser.

Der Produktivitätsfortschritt wäre enorm, könnte man diesen Teil der Reise wegrationalisieren. Und immer mehr Schreibtischarbeiter können es: Büros am Airport sind en vogue. Nicht nur in Metropolen, sondern sogar an Flughäfen wie Erfurt und Münster-Osnabrück. Zu schweigen vom Airport-Business-Park in Köln, dem Step in Stuttgart, der Airport-Stadt in Bremen und vielen mehr. Einzelne große Immobilienanbieter haben sich gar überregional auf Flughafenstandorte



Das Airrail erschließt auf kürzestem Weg alle Transportmittel (links unten): Es liegt zwischen der Autobahn A 3 und der autobahngleichen Bundesstraße 43 (oben). Flugzeuge findet man gegenüber im Terminal (links), Parkplätze im nahen Airrail Parking (rechts unten), Züge im ICE-Bahnhof unten im Haus.



BÜRO

GASTRO/RETAIL

BÜRO



fokussiert. So betreibt die IVG Immobilien AG Airport-nahe Businessparks und Büroimmobilien in Düsseldorf, Hamburg, Helsinki, Brüssel, Nürnberg und Dresden. In einer Umfrage unter ihren Mietern gaben diese dem Lagefaktor „Flughafenanbindung der Immobilie“ die Durchschnittsnote 1,67. Thomas Rücker, Direktor Kommunikation und verantwortlich für die Mieterbeziehungen: „Das zeigt, wie sehr Flughafenähe als Standortfaktor von Mietern honoriert wird.“

Und jetzt realisieren Fraport und IVG mit dem Airrail Center Frankfurt auch ihr spektakulärstes Büroprojekt: 82.000 Quadratmeter, die nicht nur quantitativ eine neue Dimension erreichen, sondern auch qualitativ: eine Einheit von Arbeits- und Reisewelt, wie es sie wahrscheinlich weltweit noch nirgendwo gibt.

Ein solches Projekt zielt nicht nur auf Mieter, die vor gelegentlichen Flügen das Taxi von der City sparen möchten. Sondern vor allem auf solche, die den zentralen Standort zwischen ihrer Niederlassung oder dem Headquarter in Dallas oder Djakarta, dem Kunden in Düsseldorf oder Danzig und dem Wohnhaus bei Darmstadt oder Dietzenbach suchen. Airrail-Büros sind nicht einfach Arbeitsplätze an einem Terminal, sondern Orte mit global, national und regional gleichermaßen gut erschlossenem Schreib- und Besprechungstisch. Die Mehrheit der künftigen Nutzer fällt ihre Standortentscheidung nicht zwischen lokalen Standorten wie Eschborn, Mainz und Airport oder nationalen wie Hamburg und Stuttgart. Sondern zwischen Rhein-Main, Heathrow und Schiphol oder zwischen Atlanta, Frankfurt und Shanghai.

Deshalb graben die Airrail-Büros nicht etwa regionalen Konkurrenten das Wasser ab, sondern bewirken das Gegenteil: Sie stärken den Standort mit einem Angebot, das seinesgleichen sucht – am Ort, aber auch europa- und weltweit.

Man darf das Airrail ruhig an einem legendären Vorläufer messen: Wie vor 75 Jahren das Empire State Building zum Symbol für den Wolkenkratzer wurde, so kann das Airrail zum Pionier- und Symbolbau der Global World Buildings unter den Bürohäusern werden – eine Heimstatt für Manager beliebiger Herkunft, die überall agieren wollen und die in diesem Überall einen zentralen Ankerplatz brauchen.

Am Empire State Building kann man das Airrail übrigens auch physisch messen: Hochkant gestellt würde dieses Frankfurter Haus das New

## LIEGENDES HOCHHAUS

### Airrail in Zahlen



#### Ausdehnung

Länge	660 m
Größte Breite	65 m
Höhe	47 m
Geschosse	9
Gesamtfläche	200.000 m <sup>2</sup>



#### Vermietbare Fläche

Büro	82.000 m <sup>2</sup>
Hotel	37.000 m <sup>2</sup>
Gastronomie	1.000 m <sup>2</sup>
Einzelhandel	3.500 m <sup>2</sup>
Lager	3.500 m <sup>2</sup>
Gesamt	127.000 m <sup>2</sup>



#### Atrien

Fläche der Atrien	10.500 m <sup>2</sup>
Fertigstellung	2008/2009
Stellplätze Airrail Ebenen 3 und 4	700
Stellplätze Airrail Parking	bis zu 9.300

Das Airrail würde hochkant gestellt alle Türme der Welt überragen. Doch bei den neun Geschossen des „liegenden Hochhauses“ sind Bau und Betrieb weit ökonomischer als bei einem Skyscraper.

Yorker um 280 Meter überragen. Wie dieses kann das Airrail zum weltbekannten Markenzeichen werden – und wie dieses kann es sein besonderes Image auf seine Büromieter übertragen.

Architektur, Technik und Gestaltung der Airrail-Büros lassen all diese Lösungen zu. Es ist keinesfalls ein starrer, homogener Koloss, der nur für Großunternehmen in Frage käme. An zahlreichen Stellen lassen sich von den 82.000 Büro-Quadratmetern eigenständige Büro-Einheiten ab 250 Quadratmetern bilden. Auch zur Bildung einiger großer Cluster eignet es sich – ob Großmieter oder Gruppen Gleichgesinnter. Denn

der 400 Meter lange Bürobereich des Airrills ist in fünf Abschnitte unterteilt. Jeder von ihnen hat ein eigenes, unterschiedlich gestaltetes Atrium, um das sich ein Teil der Büros ringförmig gruppiert.

Die Mehrzahl der Räume hat jedoch keine Fenster zu diesen Atrien, sondern nach draußen. Wer seinen Arbeitsraum auch nach Ausblick auswählt, wird vor allem in den obersten Etagen die Qual der Wahl haben: Lieber den Blick übers Terminal auf das Rollfeld oder zu den Hügeln des Taunus, über den Stadtwald und über die Hochhaus-Skyline der Frankfurter City? Für Freunde rascher Bewegung bieten sich eher Büros an der Schmalseite an – mit Blick auf die ICEs, auf von oben ameisenhaft wirkende Autos und die künftige Landebahn Nordwest.

Wer vom Schreibtisch aufblickt, wird immer wieder daran erinnert, wo er sich befindet. Wer aber konzentriert arbeitet, kann es rasch vergessen. Dank moderner Bau- und Klimatechnik gleiten Flugzeuge, Züge und Autos ebenso stumm wie geruch- und vibrationsfrei unter und neben dem Büro vorbei. Die Arbeitsplätze sind Inseln der Ruhe in einer bewegten Welt.

Technisch wie funktionell wird das Airrail eines der anspruchsvollsten Bürohäuser Frankfurts sein. Alle denkbaren Grundrisse sind möglich: Einzel-, Gruppen- und Kombibüros oder große Räume, die die gesamte Fläche zwischen Außen- und Atriumfenstern einnehmen.

Die Büromieter profitieren von der Airrail-typischen Synergie: Hotel- und Tagungsräume, Geschäfte, Restaurants, Cafés und Parkplätze sind auf kürzesten Wegen erreichbar. Viele der Gastronomiebetriebe im Flughafen stehen als Caterer zur Verfügung; die Geschäfte haben die ausgedehnten Airport-Öffnungszeiten.

Auch das Service-Angebot für Büromieter sucht seinesgleichen: Dienstleistungen wie Reinigung und Büroservice wie etwa Sekretariate, Schreib- und Telefondienst, dazu Leistungen wie Umzugsplanung, Logistik und Büroeinrichtung.

Jeder Airrail-Kunde kann sie zum persönlich gewünschten Paket zusammenstellen. Er profitiert dabei auch von den Vergünstigungen, die IVG mit der gebündelten Mieternachfrage bei Lieferanten erhält und seinen Kunden weitergibt.

Für den Informationsfluss gibt es Primär-, Sekundär- und Tertiär-Netzwerkservices mit einer außerordentlich hohen Versorgungssicherheit und Verfügbarkeit, wie sie nur der Apparat

## RETAIL

## HOTEL

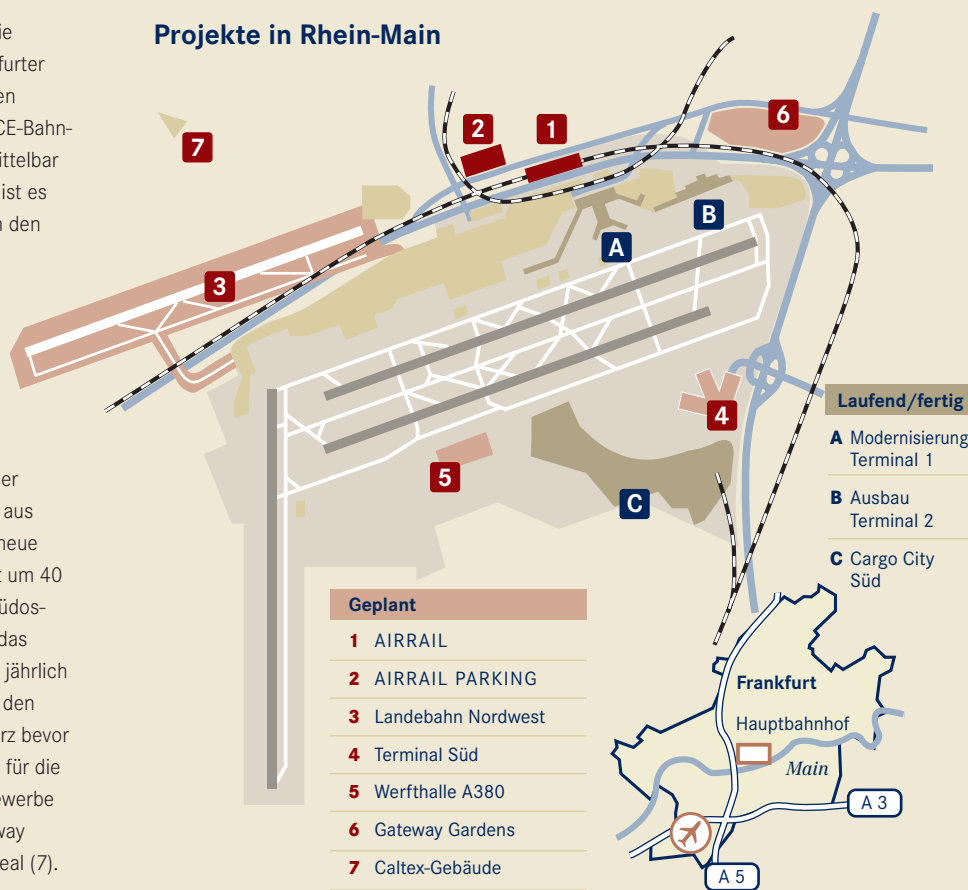


Alles unter einem Dach: Das Airrail am Frankfurter Flughafen vereint die Bedürfnisse des modernen Geschäftsreisenden: Arbeiten, Wohnen, Einkaufen und Leben.

**Neues Herzstück** Die Karte zeigt die zentrale Lage des Airrails (1) am Frankfurter Flughafen. Es liegt nahe an den heutigen Terminals (A und B), direkt über dem ICE-Bahnhof, zwischen Schnellstraßen und unmittelbar am künftigen Airrail-Parking (2). Damit ist es prädestiniert als Drehscheibe zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Und dank seiner Lage vor dem Terminal und zwischen großen Straßen nehmen es täglich Hunderttausende von Reisenden optisch wahr.

**Weitere Projekte** Doch nicht nur hier wird kräftig gebaut. Weil der Flughafen aus allen Nähten zu platzen droht, soll die neue Landebahn Nordwest (3) ihre Kapazität um 40 Maschinen pro Stunde erweitern. Im Südosten ist ein neues Terminal geplant (4), das genug Raum für 25 Millionen Reisende jährlich bietet. Per „People-Mover“ wird es mit den existierenden Terminals verbunden. Kurz bevor steht der Baubeginn der Wartungshalle für die Riesen-Airbusse des Typs A380 (5). Gewerbe und Dienstleister kommen in die Gateway Gardens (6) und aufs frühere Caltex-Areal (7).

**Projekte in Rhein-Main**



eines internationalen Flughafens erreichen kann. Hinzu kommen IT-Dienstleistungen von der Soft- und Hardware bis hin zum Recovery-Management bei drohendem Datenverlust.

Einzelbüros mit flexiblen Vertragslaufzeiten oder kleine Besprechungsräume können in einem Businesscenter gemietet werden, das allen Ansprüchen gerecht wird. Hochwertige Büros mit einer umfassenden Betriebsausstattung lassen sich um auswählbare Dienstleistungen wie mehrsprachigen Sekretariatsservice, Telefon- und Postdienst bis hin zu umfangreichen Courtesy Services ergänzen. Moderne Technik bietet selbstverständlich auch der Konferenzservice des Hauses. Er reicht von exklusiven Präsentationsausstattungen bis zur Infrastruktur für Videokonferenzen, die den Trip zur fernen Besprechung erübrigen. Denn so verkehrsgünstig das Airrail liegt: Am zeitsparendsten sind immer noch die Reisen, die man gar nicht erst machen muss.

**Hotel: Ruhen überm ICE**

**Hotellerie setzt neue Standards** Wann geht man gewöhnlich in Airport-Hotels? Wenn der Flug am nächsten Morgen um halb sechs geht oder wenn man nach der Landung spät abends sofort den Jetlag auskurieren muss. Wenn die Maschine nach Feuerland erst morgen abhebt, weil dort heute die Flughafen-Feuerwehr streikt.

Als Pilot oder Stewardess – falls einen nicht die sparsame Airline in die nächste Zwei-Sterne-Herberge schickt. Airport-Hotels, so luxuriös sie sein können, sind bisher oft Notbehelfe. Kaum jemand checkt vor allem zum Vergnügen ein, kaum jemand für länger als nötig. Und wer zwei Nächte bleibt, ist schon beinahe Dauergast.

All das soll im Frankfurter Airrail anders sein. Denn hier entsteht nicht nur ein Übernachtungsplatz für Fliegende, sondern der gastlichste Ort der boomenden Airport-Stadt. Hier wohnt man künftig auch, wenn man konferiert, eine Tagesklinik aufsucht, für Wochen oder Monate ein Büro nutzt. Oder als purer Genießer des Jet-Gedrängels auf dem Rollfeld und des Völkergemischs im Terminal, der sich Zeit nimmt für Besucherterrasse, Rundfahrt und die Top-Gastronomie – und der womöglich mit der ganzen Familie kommt. Das renommierte Beratungsunternehmen PKF Hotelexperts hebt in einem Gutachten über das Airrail das „außergewöhnlich abwechslungsreiche Angebot an Einzelhandelsgeschäften, Dienstleistungsbetrieben, Gastronomie und Unterhaltungseinrichtungen“ hervor. Für Urlauber wird das Übernachten im Airrail nicht Notbehelf vor oder nach den Ferien sein, sondern Vorgeschmack auf kommenden Genuss oder komfortabler Abschluss der Reise.

Und bei aller Weltläufigkeit des Orts, der avantgardistischen Architektur, Gestaltung und Air-

port-City-Landschaft ringsum: Man wohnt nicht nur direkt am Flughafen, sondern auch in einem Luxushotel mit direkter ICE-Anbindung. Vom Zug kommt man per Rolltreppe oder Fahrstuhl direkt hierher. Hier wird die Tradition der Grand Hotels am Hauptbahnhof aufgegriffen – und für das 21. Jahrhundert weiterentwickelt.

Auch für Bahn- und Autofahrten findet man eine Basis in strategisch bester Lage: Hier ist Deutschlands einziger Ort, von dem aus man per Bahn in unter 90 Minuten die Zentren von Düsseldorf oder Stuttgart erreicht und in weniger als 60 Köln. Und es ist ein Ort, an dem Autofahrer sehr gepflegt an der Kreuzung großer Fernstraßen nächtigen können – ob sie nord-südwärts von Lübeck nach Lucca reisen oder west-ostwärts von Den Haag nach Prag. Sie rollen von der Autobahn ins daneben liegende Parkdeck und gleiten von hier per Fahrstuhl zur Rezeption.

Der Hotelbau wird für Millionen Reisende buchstäblich unübersehbar sein. Er profitiert von der prominentesten Lage und der markantesten Architektur am Flughafen. Die Berater von PKF Hotelexperts notierten: „Die Sichtbarkeit als ein wesentliches Standortkriterium für Hotels ist von der Straße, aus der Luft und zum Teil auch von den Terminals ausgezeichnet.“ Natürlich soll nicht das gesamte 660 Meter lange Airrail zum Hotel werden – das würde zu anonym, wäre der Exklusivität abträglich und würde den Mix aus

Büros, Tagungsräumen, Handel und Service in einem Haus verderben. Stattdessen ist nur der besonders günstig gelegene östliche Teil für die Hotellerie vorgesehen, 37.000 der insgesamt 127.000 Quadratmeter vermietbarer Flächen. Man hat hier die kürzesten Wege vom Terminal und vom Bahnhof; man hat die meisten Zimmer mit spannendem und entspannendem Ausblick auf die Airport City, die unterm Haus ein- und auftauchenden ICEs, den Wald und in der Ferne die Hochhaus-Skyline und den Taunus.

All das wird man sehen – aber nicht hören, riechen oder spüren. Schallschutz und Klimatisierung erhalten höchsten Standard. Damit die Züge unten nicht die Betten oben erzittern lassen, steht das Airrail auf Fundamenten neben den Gleisen. Und wer als Hotelgast lieber in einen ruhigen Nahraum als in die lebhaftere Ferne blickt, der nimmt kein Zimmer nach draußen, sondern eins zu den großzügigen grünen Atrien.

Auch die Sicherheit stimmt. Airrail, Terminals und die umgebenden Verkehrswege werden ohnehin überwacht. Der Hotelbereich ist wirksam vom übrigen Gebäude abzuschotten, ohne dass die Gäste es merken.

Da es nur helle, über den lebhaften Betrieb ringsum hinausgehobene Qualitätsräume geben soll, nehmen die Zimmertrakte Etagen des Airrails im östlichen Teil ein. Wie sie aufgegliedert werden, entscheiden die späteren Hotelbetreiber. Grundriss und Baukonstruktion lassen viele Varianten zu: ein Hotel oder mehrere mit unterschiedlichen Qualitätsstufen ab drei Sternen, insgesamt 550 bis 700 größere und kleinere Zimmer mit luxuriösen oder ökonomischen Zuschnitten. Keine leichte Entscheidung für die künftigen Betreiber, denn einen lukrativen Markt dürfte es in allen Segmenten geben. Noch einmal das Gutachten von PKF Hotelexperts: „Das Hotelprojekt hat aufgrund der direkten Anbindung an Flughafen und ICE-Fernbahnstation sowie der spektakulären Architektur und der Möglichkeit der Realisierung eines zukunftsweisenden Hotelprodukts eine Quasi-Monopolstellung. Auch angesichts des Wachstumspotenzials des Flughafens kann es sich zur Marktführerin in Frankfurt entwickeln.“

## Atrien: Fliegende Gärten

**Kunst-Landschaften** Grün im Airrail? Das klingt zunächst nach Nebensache, nach ein bisschen Dekoration für eine Welt, die von Betriebsamkeit, Technik und Nützlichkeit bestimmt ist. Aber nebensächlich wird das Grün im Airrail keineswegs. Erstens, weil es seine zentralen Räume prägt: die luftigen Atrien zwischen den oberen sieben Geschossen. Und, weil es von Hinnerk Wehberg und seinen Kollegen gestaltet wird.

Und Wehberg macht keine Nebensachen. Der Hamburger gehört zu Europas renommiertesten Landschaftsarchitekten; er und sein Büro Wes & Partner haben 39 Auszeichnungen gewonnen.

Er sucht für jeden Entwurf ein Thema, das zum Gebäude und zu seiner Umgebung passt. Das Airrail-Thema ergab sich von selbst: die Spannung zwischen Reisen und Ruhen. Er besah sich das benachbarte, mehr als 30 Jahre alte Terminal: „Ein Gewusel, ein Durcheinander, eine Unruhe! Niedrige Decken, und mehr Verkaufsstände als auf jedem Markt.“ Der größtmögliche Kontrast musste her: „Es geht darum, Leute in Erstaunen zu versetzen, die ins Airrail kommen.“

Das dürfte gelingen: Man sieht da künftig Rasen- und Wasserflächen mit sanft geschwungenen Rändern, einzelne und in Gruppen gestellte Bäume, Sand, Wasserfälle und wolkengleich in der Luft schwebende Kunstwerke. Jeder der von Wehberg gestalteten Höfe hat seine eigene

Charakteristik: im Zentrum, wo der stärkste Passantenverkehr ist, wo Feste und Ausstellungen laufen können, großzügig, relativ sparsam ausgestaltet und pointiert. Und zum westlichen, stillen Ende hin üppiger, lauschiger, intimer.

Mit dem Thema Mobilität und Reisen spielt er gleich auf mehreren Ebenen: Baumtröge sind beweglich, also in verschiedensten Konstellationen zu kombinieren. Die scheinbar fliegenden Elemente unter den Dächern sollen ebenfalls nicht starr sein, Wasser ist es ohnehin nicht. Wehberg bezeichnet die erdachten Landschaftsbilder als „Versatzstücke aus Reisekatalogen“. Die Genießer sollen sich „für einen Augenblick wegräumen“. Um im nächsten Augenblick zu fühlen: „Eigentlich muss ich gar nicht weg.“

# „Alle sind glücklich“



*Die European Public Real Estate Association, Europas größter Verband von Immobilienaktienunternehmen, hat ihren Hauptsitz*

*am Flughafen Amsterdam. CEO Nick van Ommen schildert seine Erfahrungen.*

## **Plan: Wieso haben Sie ein Büro am Flughafen Schiphol?**

Van Ommen: EPRA ist ein Verband mit rund 160 Mitgliedern aus ganz Europa, aber auch Amerika, Asien und Australien. Wir haben einen Standort gesucht, der für alle möglichst rasch erreichbar ist.

## **Warum dann nicht in Amsterdams schönem Zentrum?**

Dann würde der Weg zusätzlich eine halbe Stunde dauern, und in der Rush-hour eine ganze.

## **Wie lange braucht man jetzt?**

Von der Flughafen-Haupthalle fünf Minuten. Sie gehen durch den gläsernen Gang ins World Trade Center und nehmen den Fahrstuhl in den neunten Stock. Deshalb kommen häufig EPRA-Mitglieder einfach vorbei, wenn sie in Schiphol umsteigen oder warten. So bekommen und pflegen wir viele Kontakte, die wir sonst nicht hätten. Wir sind jetzt seit fünf Jahren an diesem Standort, und es hat uns sehr geholfen.

## **Das Verbandsbüro als Airport-Lounge?**

Warum nicht, wenn es dem Geschäft nützt? Und wir bieten ja unseren Mitgliedern

noch mehr. Sie können unsere Tagungsräume und Büros benutzen. Das ist allemal besser, als mit dem Notebook irgendwo im Terminal zu hocken.

## **Aber wäre nicht zumindest für Ihre 34 Mitglieder aus Holland die City von Amsterdam viel günstiger?**

Nein. Schiphol liegt viel besser im Zentrum des Ballungsraums Randstad mit Amsterdam, Rotterdam, Den Haag und anderen Städten. Es ist Bahnknotenpunkt und liegt im Zentrum des Autobahnnetzes. Und Parkplätze gibt es hier reichlich, ganz anders als an der Gracht. Inzwischen treffen sich bei uns auch ausländische Mitglieder mit holländischen Geschäftspartnern, zum Beispiel Pensionsfonds. Damit sind alle glücklich.

## **Für Sie selbst ist der Flughafen tägliches Arbeitsumfeld. Ist das nicht etwas öde?**

Kein bisschen. Hier bekommt man doch alles. Die Schiphol Plaza ist ein phänomenales Einkaufszentrum; es gibt Lokale jeder Art.

## **Und der Flughafen als solcher?**

Ich reise ja selbst viel. Und 30 bis 45 Minuten vor Abflug bin ich noch im Büro.

## **Könnten Sie sich vorstellen, auch an einem anderen Flughafen zu arbeiten?**

Ich kenne an keinem anderen Airport so gute Immobilien wie hier. Aber es wäre gut, wenn es sie gäbe.

## **Die Mieten sind im World Trade Center weit höher als irgendwo sonst im Holland.**

Die Vorteile überwiegen um ein Vielfaches. Dies ist einfach ein wunderbarer Standort.

# Urban abheben

In Wim Wenders' legendärem Film „Alice in den Städten“ blickt der Held aus einem Hotelfenster am Amsterdamer Flughafen. Draußen sieht er eine Ödnis aus Hangars, Gewerbehallen und Straßen. Angeekelt zieht er den Vorhang zu – und fühlt sich jetzt geradezu verhöhnt von der dort aufgedruckten, kitschigen alt-holländischen Windmühlen-Idylle.

Der Film ist von 1973. So, nur so, konnte es damals an Flughäfen aussehen. Heute wären nach wie vor keine Windmühlen vor dem Hotel zu sehen – doch das Bild könnte deutlich gewinnen. Es gibt da mittlerweile schicke moderne Bürohäuser inmitten von akkuratem Grün, es gibt eine architektonisch ambitionierte Haupthalle, Ladenzentren und ansprechende Terminal-Bauten. In das Bild könnte der Flughafen-Kindergarten rücken oder der nahe Golfplatz. In Amsterdam und in vielen anderen Metropolen sind in jüngster Zeit die Airports einen weiten Weg gegangen: weg von isolierten Flugstationen, hin zu neuen Zentren der Stadt- und Immobilienentwicklung.

### Kern der neuen Regionalstadt

Sie gehören zu den spannendsten Orten für Architekten und Planer, für Flaneure und Genießer. Aber auch und gerade für Reisende, in deren Augen die Airports dieser Welt bisher kaum mehr als Durchgangsstationen auf dem Weg zum Geschäft waren. Jetzt beginnen und enden für sie immer mehr Geschäftsreisen genau hier.

Viele, die sich mit Räumen und Bewegungen beschäftigen, verändern ihren Blick auf die Flughäfen. „Sie schreiben die Geografie der Stadträume neu“, analysieren die Architekten Mathis und Michael Güller in ihrem Buch

## Rund um Flughäfen wachsen neue Städte. Die Airports schreiben die Geografie der Ballungsräume neu: Zum lokalen Zentrum im alten Kern kommt das globale im Schnittpunkt der Verkehrswege.

„From Airport to Airport City“. Flughäfen seien heute und in absehbarer Zukunft „die stärksten Motoren der Stadtentwicklung“.

Der renommierte Bonner Stadtplaner Thomas Sieverts sieht in ihnen „geradezu ein Musterbeispiel für einen neuen Kristallisationspunkt“. Und Manuel Cuadra, Kurator am Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt, meinte anlässlich einer Ausstellung zum Thema „World Airports“: „Wie keine andere Bauaufgabe stehen Flughäfen für die Architektur im Zeitalter der Globalisierung. Nach der Geschwindigkeit zu urteilen, mit der sich Flughäfen in der Gegenwart entfalten, stehen wir erst am Anfang eines Prozesses, an dessen Ende der Flughafen wohl als Kern der Regionalstadt des 21. Jahrhunderts steht.“





Die Airports gehen beruflich und privat mehr und mehr Menschen an: Flugreisende, die auf ihnen neue Ziele ansteuern und oft neue Wege nehmen. Beschäftigte, von denen an den großen Flughäfen Zigtausende arbeiten – in manchen Regionen gibt es schon mehr Arbeitsplätze am Airport als in der Altstadt. Sie gehen Nachbarn und Bewohner weiter

Landstriche in der Umgebung an, die auf der einen Seite unter dem Fluglärm stöhnen mögen, doch auf der anderen von Jobs und hervorragender Infrastruktur profitieren. Last not least betrifft es Immobilienplaner und Immobiliennutzer. Deren Welt verändert sich so radikal wie im 19. Jahrhundert. Bis dahin handelten die Kaufleute in privaten Altstadt-Wohn- und -Kontorhäusern – siehe „Buddenbrooks“. Nun zogen sie in die modern werdenden Büropaläste oder Speicherhäuser in der Nähe der Bahnhöfe und Fabriken um.

### Der Zeitfaktor zählt

Noch viel mehr als damals ist heute Zeit gleich Geld. Und wer ein Büro in Starnberg hat, in Bad Homburg oder in Hamburg-Harburg, kennt das Problem zu Genüge: Zum Airport dauert es länger als anschließend nach Brüssel oder Rom. Für Güter gilt das Gleiche wie für Menschen; Karl Marx behielt ausnahmsweise Recht, als er das chronische Bedürfnis nach „Beschleunigung der Warenzirkulation“ analysierte. Und wenn man Blumen oder Chips per Jet in andere Kontinente schickt: Warum sollen sie anschließend stundenlang durch den Ballungsraum rollen, bis sie endlich im regionalen Logistikzentrum ankommen?

Die Beschleunigung der Verkehrsmittel hat die Landkarten hier gequetscht und da gedehnt, als seien sie aus lockerem Gummi. Sie hat ferne, per Jet oder ICE verbundene Punkte nah zusammenrücken lassen. Wer Karten zu einer Standortplanung zeichnet, braucht bei lokalem Bezug einen einheitlichen Maßstab in Kilometern. Wer großräumig denkt, verwendet statt dessen Isochronen: Alle Orte, die beispielsweise in gut einer Stunde erreichbar sind,

200 NEUE ZENTREN				
Airport-Typen	Anzahl weltweit	Beispiel	Passagiere in Mio./Jahr	Merkmale
 Internationale Knotenpunkte („Hubs“)	18	Atlanta	79,0	<ul style="list-style-type: none"> <li>hoher Anteil des Umsteigeverkehrs</li> <li>großer Einzugsbereich</li> </ul>
 Internationale Start- und Zielorte	32	Sydney	22,0	<ul style="list-style-type: none"> <li>weniger Umsteigeverkehr</li> <li>großer Einzugsbereich</li> </ul>
 Zweitrangige Knotenpunkte, Start- und Zielorte	ca. 150	Wien	12,0	<ul style="list-style-type: none"> <li>geringer Umsteigeverkehr</li> <li>größerer Einzugsbereich, aber oft Überschneidung mit anderen Airports</li> </ul>
 Regional-flughäfen	ca. 2.400	Albany	1,5	<ul style="list-style-type: none"> <li>kein Umsteigeverkehr</li> <li>kleine oder dünn besiedelte Einzugsgebiete</li> </ul>

Quelle: Boston Consulting

**Airport-Systeme** Die Unternehmensberatung Boston Consulting Group unterteilt in ihrer Studie „Airports – eine neue Ära dämmert herauf“ die rund 2600 Verkehrsflughäfen der Welt in vier Typen. Mehr als 90 Prozent sind nur von regionaler Bedeutung; doch die größten 200 haben teils bedeutsame Potenziale als Immobilienstandorte und regionale Zentren.

liegen auf solchen Karten vom Mittelpunkt gleich weit weg. Von Düsseldorf aus wären das etwa London-Heathrow und Hamm in Westfalen.

Einige Planer von Bürozentren in deutschen Städten haben das schon vor Jahrzehnten erkannt. Nicht zufällig liegen Frankfurt-Niederrad, Hamburgs City Nord und der Düsseldorfer Kennedydamm auf dem Weg zwischen Stadt und Airport. Doch nach wie vor braucht man ein Taxi und muss wegen des Check-in und des nötigen Zeitpuffers vom Büro oder vom Meeting eine ganze Stunde vor dem Abflug los.

Trotzdem haben bisher in den meisten Städten keine Massenumzüge von Firmen direkt an den Flughafen stattgefunden. Erstens deshalb, weil die Airports bisher erst schwach auf dem Suchradar vieler Makler und Immobilienplaner auftauchen. Zweitens,

weil Räume am Flughafen fehlen oder teuer sind. Und drittens, da beißt sich die Katze in den Schwanz, weil die Geschäftspartner auch in der City geblieben sind und manche Infrastruktur mit ihnen.

## Knoten für Flug und Zug

Aber Letzteres ändert sich. An mehr und mehr Flughafenstandorten ballen sich kritische Massen, die als Magneten wirken. In Amsterdam ist es längst so weit, in Frankfurt und Düsseldorf wohl demnächst. Dann werden Flughafenstandorte Selbstläufer – und Outsider ist nicht mehr, wer weit draußen am Airport residiert, sondern wer sein Büro weit weg von dort hat. „Flughafenstädte entstehen sehr schnell“, analysieren Mathis und Michael Güller. „In den 90er Jahren wuchsen sie genauso schnell wie der Luftverkehr.“

Zum Entstehen der kritischen Massen trägt dieser Verkehr direkt bei, aber auch indirekt: Airports haben neben Luft- auch die besten Landverbindungen. In der Nähe kreuzen sich Autobahnen, hierhin führen S- und U-Bahnen.

Und die Jets gehen eine Symbiose mit den ICEs ein. Güller und Güller: „Hochgeschwindigkeitszüge haben in mehr und mehr Metropolen genau zwei Bahnhöfe: einen in der City, einen am Flughafen.“ Vor fünf Jahren gab es in Deutschland noch keine einzige ICE-Station an der Startbahn, heute dagegen schon drei: in Düsseldorf, Köln und Frankfurt. In Frankreich halten viele TGV-Züge vom Süden aus nach Paris genau einmal: am Flughafen von Lyon. Viele Reisende steigen an solchen Stationen nicht vom Zug zum Flug, sondern zwischen Zug und Zug um – Frankfurt bietet das beste Beispiel. Der englische

### VIelfalt am Flugfeld: Fünf Typen von Airport Citys



**Vermischt** Hier liegen Stadt und Flughafen so nahe beieinander, dass beide zu einem geschlossenen Siedlungsraum zusammenwachsen. Der Übergang vom Stadtmilieu zum Airport-Ambiente geschieht oft unmerklich: An Stadtstraßen mit Wohn- und Geschäftshäusern stehen mehr und mehr Hotels, Bürobauten und Parkhäuser – und irgendwann enden sie am Terminal. Deutsche Beispiele hierfür bieten Hamburg, Düsseldorf und Dresden. Solche Übergangsbereiche sind oft reizvoll für Büronutzer, die Stadtambiente wie Airport-Nähe suchen. Der Pferdefuß: Entwicklungsflächen sind manchmal rar. Entsprechend schwer kann es sein, große, zusammenhängende Bürokomplexe zu bauen und zu mieten.



**Isoliert** Dieser Typ ist dem ersten genau entgegengesetzt: Hier liegt der Flughafen weit draußen in einer dünn besiedelten Gegend. Mietimmobilien sind in der Nähe auf Wiesen und Äckern gebaut. Solche Konstellationen finden sich bei München oder zwischen Stockholm und seinem Flughafen Arlanda. Büros sind an derartigen Standorten momentan besonders reichlich, da aus der vorigen Boomphase noch diverse unvermietete Häuser dastehen. Solche Orte sind teils steril und bar jeder Infrastruktur. So liegt das Bürogebiet von Halberghaus bei München nicht etwa an der Flughafen-S-Bahn, sondern weit weg im Nichts. Solche Standorte verdienen am wenigsten die Bezeichnung „Airport Citys“.



**City-orientiert** Typ drei verdient die Bezeichnung nur bedingt: neu geschaffene Stadtviertel aus der Retorte, die unweit vom Flughafen liegen und damit gern werben – deren Entwicklungsimpulse aber zum größten Teil aus Richtung Stadt kommen und nicht vom Airport. Beispiele dafür sind Großprojekte wie Kopenhagens Ørestad und der Glattpark bei Zürich. Beide füllen im Übrigen keine Lücken zwischen Stadt und Startbahn, sondern Freiflächen, über die die Ballungsräume teils schon Richtung Flughafen hinausgewachsen sind. Entscheidender Schönheitsfehler für Büroarbeiter oder Logistikfirmen: Man hat es zwar nicht weit zum Airport, doch man ist nicht direkt dran.



**Integriert** Dieser Typ ist noch selten: die mit dem Flughafen-Layout harmonisierende Airport City. In Europa bietet das bisher nur Amsterdam mit seiner Aneinanderreihung von Büro- und Hotelbauten am „Schiphol-Boulevard“ zwischen den Terminals. Auch in Frankfurt mit seiner Büro- und Hotelballung gegenüber dem Terminal 1 schreitet die Integration fort – es überwiegt dort allerdings weiter das urbane gegenüber dem Airport-bezogenen Element (siehe Typ 5). Güller und Güller haben das Konzept des integrierten Flughafens zum „Hybrid-Airport“ weiterentwickelt – ein Riesenkomples mit Büros innen und Flugsteigen als Mantel außen herum. Auch die Stadt Wien verfolgt ähnliche Pläne.



**Global und städtisch** Bleibt Typ fünf der Airport City, der spannendste für Immobilienplaner und -nutzer: Eine Stadt und ein großer Flughafen liegen zwar nahe beieinander, sind jedoch nicht zusammengewachsen. Der starke Airport-Magnet zieht Unternehmen und Infrastruktur an, vor allem Verkehrsknotenpunkte und Hotels. Der mit Abstand führende Vertreter ist der Flughafen von Frankfurt. Er liegt in Sichtweite der Bürohochhäuser, doch Wald und Autobahnen bilden einen Puffer zwischen Stadt und Airport. In Frankfurt wird so radikal wie nirgendwo sonst verdichtet; das Schlüsselprojekt Airrail entsteht auf dem Dach des ICE-Bahnhofs. Das bringt kurze Wege.



Verkehrsplaner-Begriff für so etwas lautet „twin hub“.

All das macht Airport-Standorte selbst für Firmen attraktiv, die mit dem Fliegen gar nichts im Sinn haben. Einmal angenehm, Frankfurts Flugverkehr würde komplett verlagert, nach Hahn im Hunsrück, nach Baden-Baden und sonstwo hin: Dann wäre der bisherige Rhein-Main-Airport immer noch einer der am besten angebundenen und damit attraktivsten Logistik- und Bürostandorte.

Wer am Airport bauen oder siedeln will, muss sich an verschiedenen Standorten mit den unterschiedlichsten Eigentumsverhältnissen und politischen Konstellationen auseinander setzen. Das fängt bei den Flughäfen selbst an, die mal behördenähnlich verwaltet werden, mal in öffentlichem Besitz privatrechtlich organisiert sind und mal ganz privat gemanagt werden. Auch im Umfeld herrschen unterschiedlichste Verhältnisse. Da können die Flughafengesellschaften Flächen in der Umgebung arrondiert haben, wie zum Beispiel die Frankfurter Fraport AG. In anderen Fällen, etwa in Amsterdam, bot sich die Entwicklung einer Airport City inmitten der Flächen für den Flugbetrieb an – zwischen den Pisten befand sich freier Raum. Das Revier der Flughäfen kann aber mitunter auch direkt am Zaun und der Terminalwand enden, weil sie noch als fast reine Flugbetriebe mit ein paar Zusatzbauten konstruiert sind.

Und nur in Glücksfällen liegen die wichtigsten Entwicklungsgebiete in einer einzigen Gemeinde, etwa in Düsseldorf oder Hamburg. In schwierigen Fällen liegen sie in einem halben Dutzend. Dann müssen sich die Airport- und City-Bauer in Zürich mit den Gemeindeverwaltungen von Kloten, Opfikon und Rümlang auseinander setzen, die von Frankfurt immer mehr mit Kelsterbach, Rüsselsheim und Raunheim. Und kleine Gemeinden sind administrativ wie finanziell oft überfordert, wenn sie für Riesenprojekte rund um Airports die amtliche Planung machen und Teile der Erschließung organisieren sollen.

### DIE GEWINNE AUS DEM FLUGBETRIEB WERDEN MAGERER. DOCH ZUGLEICH WACHSEN DIE MIETEINNAHMEN

Egal, wie ein Flughafen organisiert und wie das Terrain für eine Airport City geschnitten und verteilt ist: Schwere Planungskonflikte ergeben sich fast immer. Es sind die konventionellen zwischen dem Airport einerseits sowie Anwohnern, Erholungssuchenden und Naturschützern andererseits, die von Flugbetrieb nichts wissen wollen. Es sind aber

auch jüngere Konflikte, die Flughafenplaner oft innerhalb ihrer eigenen Köpfe und Gremien austragen müssen: Der Wunsch – oder öfter: das dringende Bedürfnis – nach mehr Flächen für den Flugbetrieb beißt sich mit dem Wunsch, das Umfeld zu entwickeln. Soll man zum Beispiel eine Fläche heute profitabel verwerten, oder soll man sie für ein übermorgen nötiges neues Terminal frei halten?

Bei herkömmlichen Airport-Entwicklern hat immer der Flugbetrieb Vorrang – im rein verkehrsplanerischen Idealfall so stark, dass auf seinen potenziellen Flächen von morgen vorerst gar nichts passieren darf. Oder sie erwägen die völlige Entflechtung von Stadt und Startbahn. Europas radikalstes Projekt in dieser Hinsicht war die Amsterdamer Idee, die Pisten auf künstlichen Inseln in der Nordsee anzulegen, die per Schnellbahn mit Terminals im Ballungszentrum verbunden wären. Doch die Kosten dafür wären zu hoch.

Die Planer der Fraport haben den Terraingebrauch gedanklich hierarchisiert. Als „primäre Immobilien“ etikettierten sie Start-, Lande- und Rollbahnen, die Terminals und alles andere, was direkt zum Fliegen nötig ist. Zu „sekundären Immobilien“ wurden Frachthallen und Reparaturwerften, Polizeiwache und Post und andere Infrastruktur im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb. „Tertiäre Immobilien“ lautete schließlich die



Bezeichnung für Bürohäuser oder Hotels, Tagungssäle oder Tankstellen.

Doch wirtschaftlich haben das Primäre und das Tertiäre längst die Positionen getauscht. Einerseits werden die Gewinne aus dem Flugbetrieb magerer. Sie sind in eine Mühle geraten: Die Erträge stagnieren selbst bei wachsendem Flugverkehr, da Airlines die Konkurrenzsituation zwischen den Flughäfen ausnutzen. Insbesondere tut es das wachsende Segment der Discount-Flieger, die auf den Fraport-Alternativflughafen Hahn im Hunsrück gehen, weil Slots in Rhein-Main zu knapp und die Gebühren zu hoch sind. Auf der anderen Seite wachsen bei den Metropolen-Flughäfen die Kosten – vor allem für die ständig nötigen Aus- und Umbauten. Was ihnen die Airlines heute zahlen, müssen sie sofort in die Rollbahnen und Parkpositionen von morgen stecken.

Etliche Flughäfen wären tief in den roten Zahlen, gäbe es nicht das „Non-Aviation-Geschäft“. Dessen Löwenanteil machen die Erträge aus der Vermietung von Räumen und Flächen und aus der Anbringung von Werbung aus. In Düsseldorf hat sich der Non-Aviation-Anteil am Gewinn in den letzten fünf Jahren auf 40 Prozent verdoppelt, in Frankfurt trägt er mehr zum Überschuss bei als alle anderen Geschäftsfelder zusammen.

Die Boston Consulting Group stellt in ihrer Studie „Flughäfen – eine neue Ära dämmert herauf“ fest: „Steigende Umsätze aus dem Non-Aviation-Geschäft, etwa aus Einzelhandel

und Parkplätzen, werden ein Schlüsselfaktor für Wachstum und Gewinne.“ Eine Wachstumsspirale kann entstehen: Mieterträge ermöglichen den Ausbau des Flughafens, das wiederum bringt mehr Menschen hierher und generiert erneut wachsende Mietehnahmen. Die Boston-Consulting-Studie nennt als Beispiel den Love Field Airport in Dallas, der allein mit Parkplätzen fünfmal so viel Umsatz macht wie mit Landegebühen. Die

„PASSAGIERE WÜNSCHEN KURZEN TRANSIT; DIE AIRPORTS WOLLEN SIE SO LANGE WIE MÖGLICH HALTEN“

BOSTON CONSULTING GROUP

Flughafengesellschaften ziehen daraus die Konsequenzen, wie Güller und Güller beschreiben: „Sie verschieben den Schwerpunkt und den Einflussbereich ihrer Planung immer mehr von der Luftseite auf die Landseite der Terminals.“

In Extremfällen wird der reine Flugbetrieb zum geschäftlichen Nullsummenspiel oder gar subventioniert, um die Kunden in Läden, Büros und Hotelbetten zu bringen. In diese Richtung gehen vor allem die Knotenpunkte der Discount-Airlines: Wer etwa in London-Stansted zum 9,99-Pfund-Jet

will, drängt und schlängelt sich zunächst durch eine ausgedehnte Laden- und Lokallandschaft.

Wo eilige Geschäftsreisende dominieren, stößt so etwas allerdings an Grenzen. In Amsterdam-Schiphol gerieten hierüber Flughafengesellschaft und die Großkundin KLM schon vor fünf Jahren in Streit. Und Anfang dieses Jahres verkrachte sich der Airport-Vorstand auch darüber, ob Schiphol sich eher als effizientes Drehkreuz oder als Massenbetrieb mit Billig-Airlines und entsprechender Konsumlandschaft profilieren sollte.

Zum Zielkonflikt zwischen raschem Durchschleusen und langem Konsumieren meint Boston Consulting: „Die Flughafenbetreiber müssen die Balance zwischen dem Wunsch der Passagiere nach kurzen Transitzeiten und dem eigenen Wunsch finden, diese Passagiere so lange wie möglich am Flughafen zu halten.“ Auch das geht am besten, wenn Flughafen-Citys selbst zu Zielen ausgebaut werden.

Es zeichnet sich ab, dass die Flughäfen irgendwann in ihr Umfeld eingewachsen sind, dessen Entwicklung sie selbst angestoßen haben – so ähnlich wie vor hundert Jahren die großen Bahnhöfe. Man kommt dann vor lauter Häusern kaum noch an den Startbahnzaun und nimmt den Flugbetrieb viel weniger wahr. Er ist zwar nach wie vor wichtig, aber nicht mehr so dominierend wie heute. Aus der Airport City wird die neue City mit Airport.

# „Halb Stadt, halb Flugmaschine“

*Der Architekt Mathis Güller sieht einen neuen Trend in Airport Cities: Die Gewichte verlagern sich von Terminals zu Bahnhöfen, Büros und Hotels. Doch bisher fehlt es meist an einem durchdachten Gesamtkonzept, das die Einzel-elemente zu einem Ganzen verbindet.*

**Plan: Was fasziniert Sie als Architekt an der Umgebung von Flughäfen? Baukultur findet man doch eher anderswo.**

Güller: Flughäfen gehören heute zu den stärksten Motoren der Stadtentwicklung. Nirgendwo sonst findet man in europäischen Metropolen eine solche Dynamik, und nirgendwo sonst ist die Entwicklung so schwer zu steuern. Dies ist eine große Herausforderung an alle Player.

**Von dieser Entwicklung sind viele Kommunen nicht begeistert. Sie fürchten Konkurrenz zur traditionellen City ...**

... aber das muss nicht sein. Airport Cities sind nicht Gegenspieler der Städte, sondern könnten sie stärken – wenn sie endlich auch als strategische Standorte in der Metropole begriffen würden. Dafür müsste am Flughafen aber viel gezielter und selektiver in Immobilien investiert werden.

**Ist das Herzstück dieser neuen Städte immer das Terminal – sozusagen der Marktplatz der Airport City?**

Nein, die Gewichte verlagern sich – weg vom eigentlichen Terminal hin zu den Flughafenbahnhöfen. Die Bahnhöfe erhalten immer mehr auch Terminal-Funktionen und sind oft schon direkt mittels Peoplemover mit den Abfluggates verbunden. Hinzu kommt ihr wachsendes Gewicht als Umsteigestationen zwischen Zügen von in- und von außerhalb der Regionen. Der Zürcher Flughafenbahnhof steht inzwischen unter den meistfrequentierten der Schweiz an fünfter Stelle. Damit ist der Flughafen nicht mehr nur wegen des Flugbetriebs attraktiv, sondern auch wegen seiner regionalen und nationalen Vernetzung.

**Aber bisher wirken die Bahnhöfe eher als Anhängsel der Terminals.**

Das ändert sich gerade. Die an Kathedralen gemahnenden Terminalhallen verlieren immer mehr ihre zentrale Bedeutung. In Schiphol und Zürich ist die Halle über dem Bahnhof der Mittelpunkt des Flughafens –

und auch der Knotenpunkt zwischen Terminals einerseits, den Büros und Hotels der Airport City andererseits. Auch das Airrail-Terminal in Frankfurt könnte ein solches Gewicht erhalten.

**Aber sind die Bahnhöfe nicht auch nur Durchgangs- und Warte-zonen, genau wie die Terminals?**

Das muss nicht sein – bei Hauptbahnhöfen in der Stadt ist es ja auch nicht nur so. Die Flughafenbahnhöfe könnten allein deshalb eine höhere städtebauliche und architektonische Qualität erreichen als die Terminals, weil sie nicht unter dem Diktat des Flugbetriebs stehen. Der Flughafenbahnhof ist ein viel öffentlicherer und damit potenziell städtischer Ort. Die Terminals müssen immer Flexibilität im Betrieb und Raum zur Erweiterung bieten. Sie müssen dauernd angepasst werden und sind damit scheinbar fortwährend überholt. Das wiegt schwer und erlaubt wenig Kompromisse.

**In Amsterdam hat man zuerst mit Stadtentwicklung begonnen. Ist dies das Vorbild für zukünftige Airport Cities?**

Nein, ich denke nicht. In Amsterdam finden Sie zwar die meisten Büros und Hotels. Wir haben für die Schiphol Group aber auch gezeigt, dass es außer in unmittelbarer Nähe des Flughafenbahnhofs noch nicht gelungen

ist, Büros und Hotels auch funktionell, verkehrstechnisch und gestalterisch gut an- und einzubinden. In Frankfurt oder Barcelona könnten in Zukunft Bahnhof, Hotels, Bürohäuser und Terminals eine kompaktere Synthese bilden als in Schiphol. Airport Cities müssen halb Stadt und halb Flugmaschine sein, und vor allem auch beides gemeinsam. Dafür gibt es heute noch zu wenig gute Konzepte. Während wir Architektur nach wie vor an den Terminals zelebrieren, ist sie in der Airport City, wo Neues geschaffen werden kann, noch abwesend. Eine Airport City braucht eine Raumqualität, die diejenige eines Shoppingcenters übersteigt, und eine Erschließungsqualität, die einem innerstädtischen Standort entspricht.

**Können auch Immobilienentwickler etwas zur Urbanität am Flughafen beitragen?**

Sie können es, und sie werden es im eigenen Interesse tun. Je mehr sie mit ihren Gebäuden die urbane Qualität der Flughafenstadt verbessern, desto höher wird auch der wirtschaftliche Wert dieser Gebäude sein. Das weiß jeder gute Unternehmer. Wir brauchen aber auch Marktparteien, die Visionen haben und Mitverantwortung tragen und sich damit zusammen mit Stadt und Flughafen an einen Tisch setzen. Dann kann eine Airport City eine wirklich metropolitane Angelegenheit werden.



Mathis Güller ist Architekt in Rotterdam, sein Bruder Michael Güller in Zürich. Beide haben umfangreiche Forschungs- und Planungsprojekte an Flughäfen realisiert und das Buch „From Airport to Airport City“ publiziert (Edition Gustavo Gili, Barcelona, 26,44 €, ISBN 84-252-1905-1).

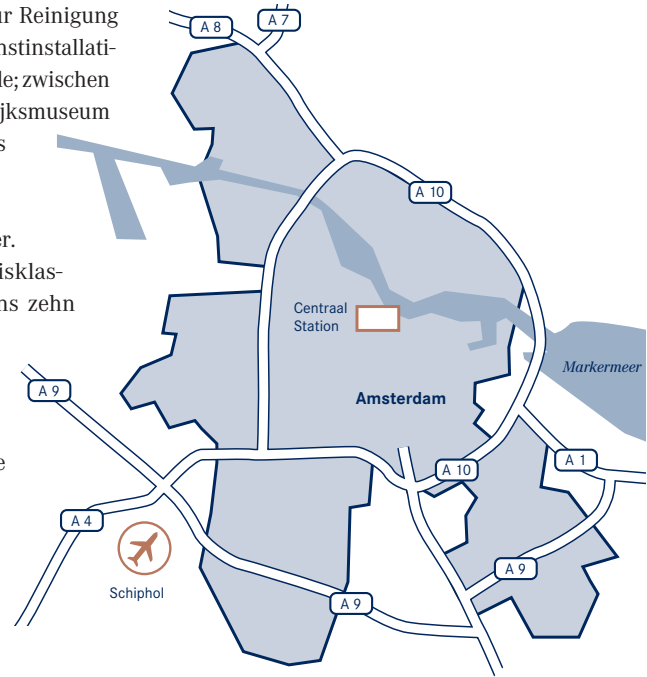
## Amsterdam: Internationales Zentrum

Die Holländer waren die Pioniere der Flughafen-Stadtentwicklung: Schon 1979 stellten sie für Amsterdam-Schiphol einen entsprechenden Masterplan auf, der bis heute gültig ist. 1986 kam ein Landschaftsplan für die Grüngestaltung hinzu. Inzwischen gibt es am Flughafen selbst zehn Bürohäuser mit insgesamt 200.000 Quadratmetern Fläche. Nahezu das Dreifache weisen in kurzer Entfernung die Standorte Schiphol-Rijk und Hoofddorp-Beukenhorst auf.

Zu den Mietern der Büros gehören nicht nur Fluggesellschaften, Spediteure und Reiseveranstalter, sondern auch Firmen aus ganz anderen Branchen wie die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young oder die Heineken Export Group, die von hier aus den Biervertrieb in aller Herren Länder managt. Die Unternehmen zahlen im World Trade Center bis zu 35 Euro pro Quadratmeter und Monat. Es ist damit der teuerste Bürostandort zwischen London, Stockholm und Mailand und weit teurer als Amsterdams begehrtestes Büroviertel im Süden der Stadt – das nicht zufällig

auf dem Weg vom Zentrum zum Airport liegt. An der glasüberdachten Schiphol Plaza wuseln die Passanten auf ihren Wegen zwischen Terminals, Parkhäusern und unterirdischem Bahnhof, zum Schuhmacher, zur Reinigung oder zum Juwelier. Riesige Kunstinstallationen schmücken die zentrale Halle; zwischen zwei Flugsteigen unterhält das Rijksmuseum eine Außenstelle mit Rembrandts und van Dycks. Der ältere Golfplatz am Airport hat neun, der jüngere standesgemäße 18 Löcher. Auch die Herbergen aller Preisklassen boomen: Es gibt mindestens zehn Hotels mit fünf bis zwei Sternen am Flughafen oder in der nahen Umgebung. Das Flughafenareal selbst ist inzwischen größer als die ausgedehnte Amsterdamer Altstadt innerhalb des Grachtenrings – und nicht minder bedeutend, meinen die Airport-City-Analytiker Mathis und Michael Gül-

ler: „Amsterdams frühere Peripherie ist zum internationalen Zentrum der Niederlande geworden.“



# Heineken und Heir

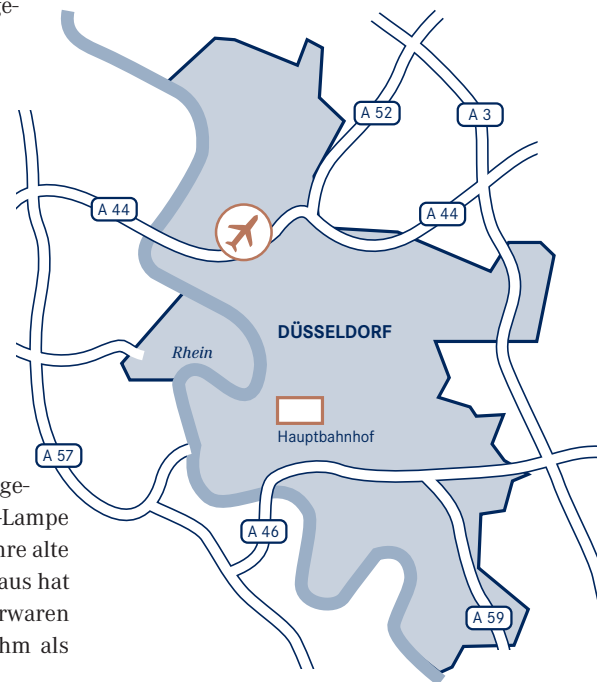
## Düsseldorf: Boulevard zum Gate

In Düsseldorf ist der Weg von der City zum Flughafen kürzer als in den meisten anderen Bürometropolen. Dennoch drängt es viele Nutzer nahe an den Airport – jede Minute zählt, und der Standort ist auch an andere Städte und Regionen bestens per ICE, S-Bahn und Autobahnen angebunden. Schon heute arbeiten rund um den Flughafen etwa 50.000 Menschen in zirka 230 Unternehmen.

Derzeit gibt es zwei große Entwicklungsgebiete. Das erste trägt selbst den Markennamen „Airport City“: Büros, Hotels, ein Kongresszentrum und ein Parkhaus auf einem früheren Kasernen- und Parkplatzgelände. Die Flughafengesellschaft kann sich aber auch eine Tagesklinik oder ein Ärztehaus, Fitness und Wellness oder auch einen Händler von Luxusautos vorstellen. Erster neuer Hotelbetreiber wird der Maritim-Konzern; bisher ist am Flughafen nur Arabella-Sheraton etabliert. Und erster Büromieter wird der Verband Deutscher Ingenieure (VDI) sein, dessen 500

Beschäftigte im Jahr 2008 einen Neubau beziehen. Das zweite große Neubaugebiet ist das frühere Kaufring-Areal. Hier entsteht jetzt ein Bürokomplex für drei Geschäftsbereiche von C&A mit 31.000 Quadratmetern Fläche.

Auch im Flughafen selbst herrscht Immobilien-Bewegung. Allein im ersten Halbjahr 2005 öffneten insgesamt 31 Geschäfte und Lokale. Der Airport wird quasi zu einer zweiten Königsallee; man bekommt Luxuswaren von Polo Ralph Lauren, Van Laack, Lacoste, Gant, Barbour oder Mont Blanc. Oder man entspannt gepflegt in einer „Wellnessbar“ mit Massagebank, Sauerstoffdusche, Vitamin-D-Lampe und Solarium. Und auch das 100 Jahre alte Traditionsunternehmen Brecklinghaus hat jetzt einen Laden für exklusive Lederwaren eröffnet – die Kö-Galerie reichte ihm als Standort nicht mehr.



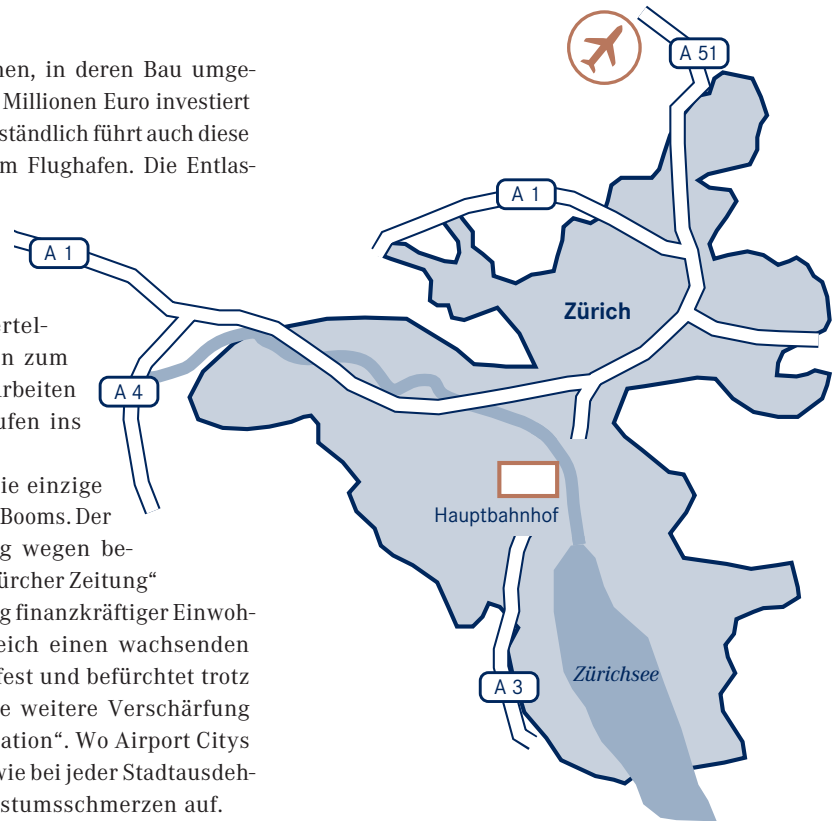
## Zürich: Urbane Glut

Noch vor 15 Jahren war zwischen dem Nordrand der Stadt Zürich und dem Flughafen Kloten viel offenes Land. Inzwischen wohnen in den sechs Gemeinden des „Glattals“ fast 100.000 Menschen, und ebenso viele arbeiten hier. Der Wunsch des regionalen Wirtschaftsförderers Christoph Lang geht in Erfüllung: „Wir wollen die Region Glattal im symbolischen Sinne glühen sehen.“ Zur urbanen Glut gehören Projekte wie der Glattpark: 670.000 Quadratmeter Land, verplant für ein Mischquartier mit jeweils 7.000 Einwohnern und Arbeitsplätzen. Bisher war er ein tristest vorstädtisches Mischgebiet mit Kläranlage, Zivilschutzzentrum, Asylantenheim, Umspannwerk und Sportplätzen. Jetzt werben seine Entwickler mit dem Slogan „Eine Stadt entsteht ... zwischen Zürich und Flughafen“.

Zwischen beiden gibt es schon eine Inter-city- und S-Bahnverbindung, doch der Raum zwischen Innenstadt und Terminal muss noch erschlossen werden. Dem soll die künftige

Glattal-Bahn dienen, in deren Bau umgerechnet rund 400 Millionen Euro investiert werden. Selbstverständlich führt auch diese Linie letztlich zum Flughafen. Die Entlastung der parallelen Straßen ist dringend nötig. Täglich fahren eine Viertelmillion Menschen zum Flughafen, zum Arbeiten oder zum Einkaufen ins Glattal.

Das ist nicht die einzige Schattenseite des Booms. Der Umweltbelastung wegen beklagt die „Neue Zürcher Zeitung“ die „Abwanderung finanzkräftiger Einwohner“, stellt zugleich einen wachsenden Ausländeranteil fest und befürchtet trotz neuer Bahn „eine weitere Verschärfung der Verkehrssituation“. Wo Airport Citys wachsen, treten wie bei jeder Stadtausdehnung auch Wachstumsschmerzen auf.



Vier europäische Stadtregionen zeigen beispielhaft, wie sich Airport Citys entwickeln können – und wer am stärksten davon profitiert. Aber sie zeigen auch Defizite und Wachstumsschmerzen.

# aten

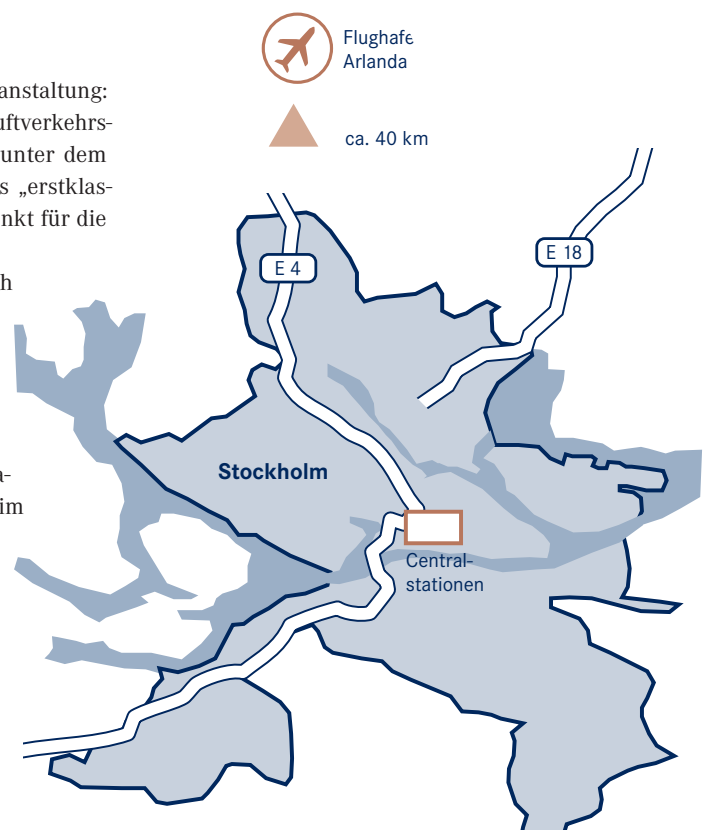
## Stockholm: Himmelsstadt

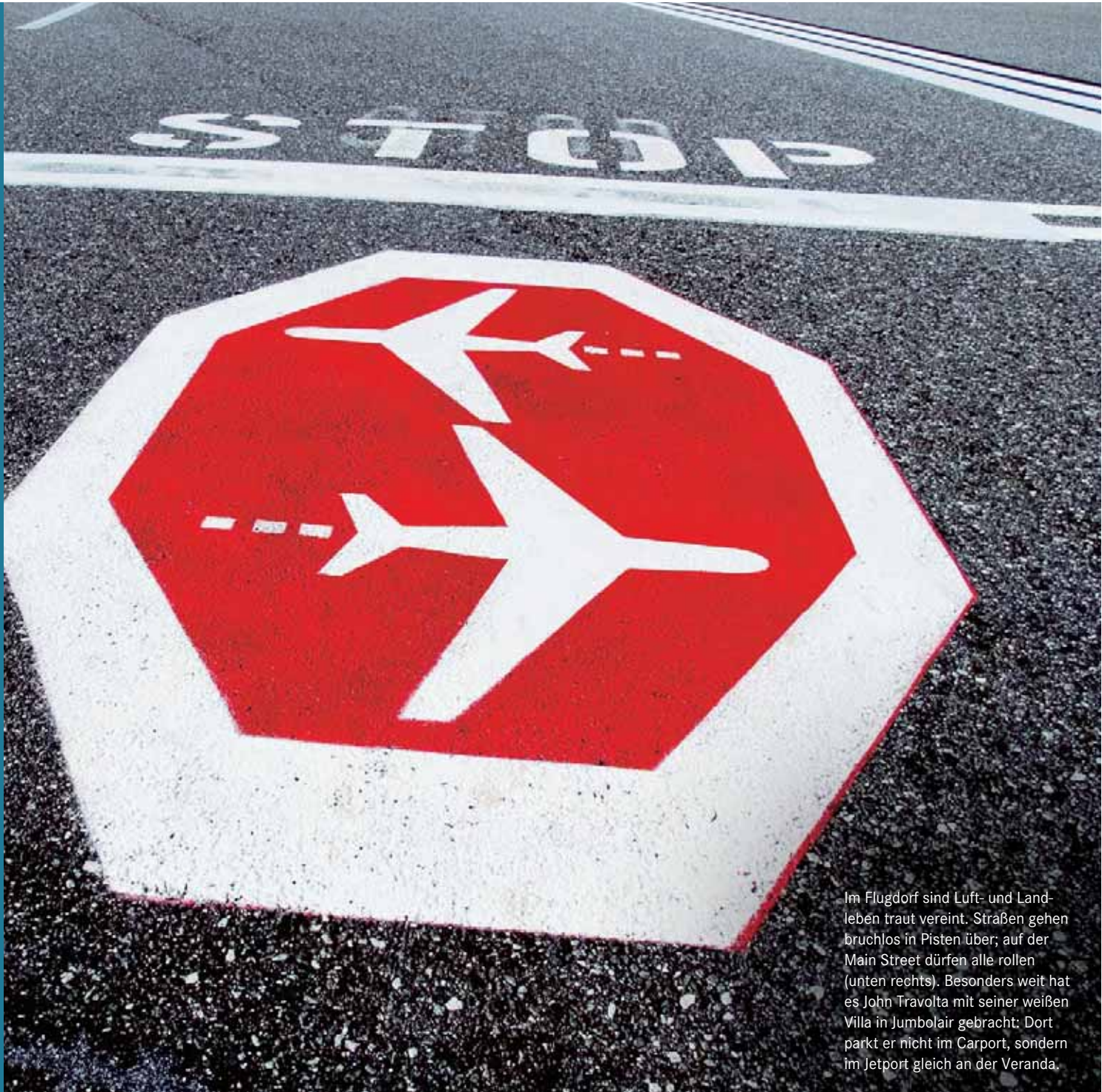
Dass man für Elemente einer Airport City nicht unbedingt eine nahe gelegene Stadt braucht, beweist Stockholm. Hier liegt der Flughafen Arlanda 40 Kilometer außerhalb des Zentrums inmitten einer typisch skandinavischen, dünn besiedelten Wald-, Heide- und Seenlandschaft. Doch auch hier gibt es nicht nur Terminals, sondern nach dem Urteil des Fachblattes „WingsWorld“ „Nordeuropas bestausgebautes Business- und Einkaufszentrum“. Es nennt sich „Sky City“, hat die stolze Geschossfläche von 77.000 Quadratmetern und entstand auf dem Dach des Airport-Bahnhofs. Damit ist es ein Vorbild für das – freilich weit größere – Frankfurter Airrail (siehe Seite 16-21).

Der Stockholmer Baukomplex verbindet zwei Terminals und wird vor allem als Hotelgebäude und Tagungszentrum, für Restaurants, Läden sowie Einrichtungen wie Internetcafé und Post genutzt. Dazu kommt ein Konferenz- und Messezentrum mit 49 Sälen für bis zu 1000 Menschen. Wie so vieles in Schweden

ist auch dies eine staatliche Veranstaltung: Betreiberin ist die schwedische Luftverkehrsverwaltung. Sie vermarktet es unter dem Markennamen „Prime Point“ als „erstklassigen, zentral gelegenen Treffpunkt für die internationale Geschäftswelt“.

Die Stockholmer machen sich aber nicht nur für Geschäfte auf den weiten Weg hinaus nach Arlanda. Im Durchschnitt einmal täglich findet eine Hochzeitsgesellschaft hierher, heiratet entweder in der Flughafenkapelle oder für 2.990 Kronen im Standesamt des VIP-Services, der dafür reichlich Zusatzleistungen bietet - vom Champagnerbuffet bis hin zum Limousinenservice hinaus aufs Rollfeld. Den nutzen die frisch getrauten Paare und fliegen von der Hochzeitsfeier direkt in die Flitterwochen.





Im Flugdorf sind Luft- und Land-  
leben traut vereint. Straßen gehen  
bruchlos in Pisten über; auf der  
Main Street dürfen alle rollen  
(unten rechts). Besonders weit hat  
es John Travolta mit seiner weißen  
Villa in Jumbolair gebracht: Dort  
parkt er nicht im Carport, sondern  
im Jetport gleich an der Veranda.



# Cessna Boulevard

**D**ie Ortschaft Spruce Creek in Florida hat ihre eigenen Verkehrsregeln. Paragraf 1: Flugzeuge haben immer Vorfahrt – ob vor Autos, Golfkarren oder Kinderrädern. Solche Begegnungen sind hier häufiger. Denn das Herz von Spruce Creek ist kein Marktplatz und kein Dorfanger, sondern die 1300 Meter lange lokale Flugpiste. Drumherum gruppieren sich locker rund 500 Häuser, erschlossen durch insgesamt 30 Kilometer lange Rollwege. Neben Villen prägen Hangars das Ortsbild; die Hauptpiste heißt Cessna Boulevard.

Siedlungen dieser Art gibt es in den USA schon rund 400. Fly-in-Communities, Aviation Communities, Aero Estates oder Airparks sind ultimative Wohnorte für mobile und lärmresistente Menschen: Man erwacht vom trauten Motorengerumm des früh zur Arbeit schwebenden Nachbarn, setzt sich nach dem Frühstück in die eigene Maschine und pendelt etliche Meilen in die Stadt, wo das Büro wartet. Abends geht es zurück, falls nicht noch ein Umtrunk mit Airpark-Freunden irgendwo im Nachbarstaat ansteht. Und am Wochenende stellt sich die Frage: Florida, Kanada oder den Propeller polieren?

Nach gut amerikanischer Sitte sind die meisten Flugorte keine amtlichen Kommunen, sondern private Projekte. Manchmal haben sich ein paar Flugbegeisterte zusammengetan und den Ort aus dem Nichts geschaffen. Doch häufiger war erst der Runway da, dann siedelten links und rechts die Menschen. Sie nennen ihre Orte Eagles Nest, Falconridge und Falconhead, Gentle Landings, Heaven's Landing oder Tailwind. Eine Minderheit sind professionelle Flieger, die Mehrzahl Hobbypiloten. Für andere ist der Luftbrummer ein reines Nutzfahrzeug wie zum Beispiel in deutschen Dörfern der VW Golf.

Manche haben ganz nüchtern gerechnet: Lieber ein Haus in der teuren Großstadt kaufen oder den 140-Quadratmeter-Bungalow mit „wundervollem Stahlhangar“ und 330 Quadratmetern, dazu laut Anzeige mit „Blick auf Wüste, Berge und Startbahn“? Das Ganze kostet bloß 289.000 Dollar, dafür liegt es leicht abgelegen in der Einöde von Arizona, 150 Kilometer von der Hauptstadt Phoenix entfernt. Kein Problem bei nur 30 oder 40 Minuten Reisezeit in der eigenen Piper.

Allein in Texas gibt es mindestens 65 Pilotendörfchen. Schließlich hat der ausge-

**Das Gegenstück zu Europas Airport City ist das amerikanische Flugplatzdorf: ultimativer Wohnort für mobile Menschen. In rund 400 Orten lebt man mit dem Flieger im Vorgarten**

dehnte Staat mehr als doppelt so viel Fläche wie Deutschland, aber nur ein Fünftel der Einwohner. 25 Flugminuten nördlich von Dallas empfiehlt sich zum Beispiel der Hidden Valley Airpark mit Grundstücksgrößen von durchschnittlich 4.500 Quadratmetern, einem Zehn-Hektar-Reitplätzchen, das für 5 Dollar pro Pferd und Monat benutzt werden darf, und dem Versprechen: „Airpark-Mitglieder leben mit ihren Flugzeugen still und abgeschieden, aber nur Minuten von Einkaufszentren, Restaurants und Universitäten.“ Anwohner bekommen Rabatt beim Tanken von Flugbenzin.

Auch Europa versucht sich an Airparks. Österreichs erstes Flugdorf soll in Zell am See entstehen. Doch Old Europe zögert; auf dem Luftbild ist das Projekt der Firma Porsche Immobilien bisher nur eine rot umrandete Fläche auf grüner Wiese. Und höchstens ein Dutzend Häuser passen hin. Das schöne US-Gefühl, in einer Welt für sich mit ein paar anderen Co-Piloten zu leben, kann nicht aufkommen.

## ZUM FLUGDORF SURFEN

**Fly-in-Communities** in Nordamerika und Europa präsentieren sich gerne im Netz – viele auch mit Immobilienangeboten.

### Ausgewählte Beispiele

Murcia, Spanien: [www.airpark.info](http://www.airpark.info)  
Chasnais-Luçon, Frankreich:

[www.atlantic-airpark.com](http://www.atlantic-airpark.com)

Zell am See, Österreich:

[www.flugplatz-zellamsee.at](http://www.flugplatz-zellamsee.at)

USA (Überblick): [www.airporthomes.com](http://www.airporthomes.com)

Spruce Creek, Florida: [www.fly-in.com](http://www.fly-in.com)

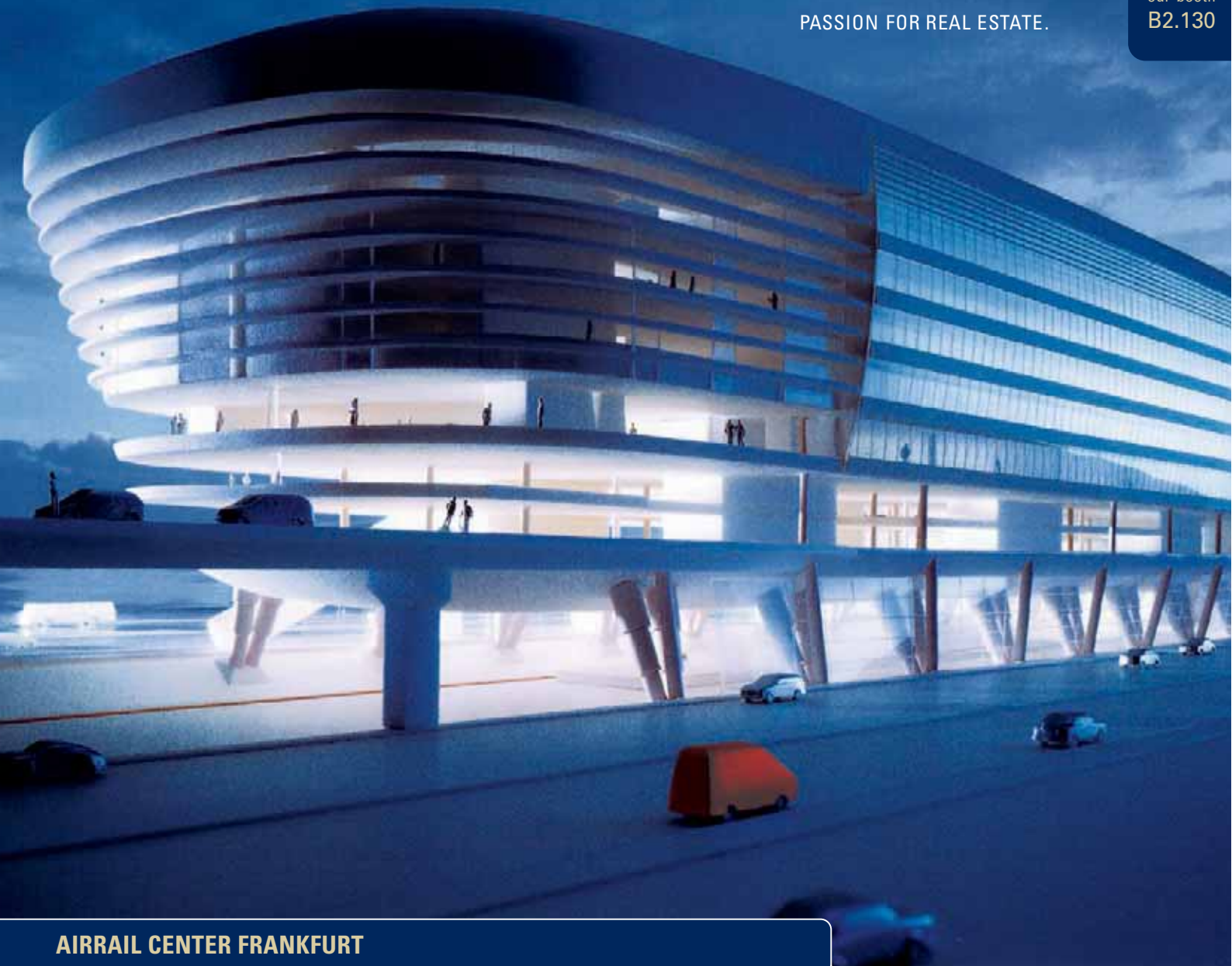
Typisch für alte und neue Welt: Wir haben die Airport City, Amerika hat die Flughafendörfer. Rund um die dortigen Riesen-Airports bilden sich nur selten städtische Strukturen. Andererseits findet man fern von der Stadt viel leichter ein Plätzchen mit ebenem und freiem Grund für die Startbahn und einer toleranten Gemeindeverwaltung. Bei uns würden größere Fliegerdörfer allein daran scheitern, dass die Rollwege für Luft- und Landfahrzeuge streng getrennt sein müssten.

Trotzdem versucht es in Europa ab und zu jemand. An der französischen Westküste bewirbt sich – bezeichnenderweise auf Englisch – der „Atlantic Airpark“ von Chasnais-Luçon. Er hat aus Fliegersicht zwei Schwächen: Die Hausgrundstücke liegen alle ein paar Hundert Meter von der Startbahn weg; die Piste taugt mit ihren 770 Metern nur für die aller kleinsten Flieger. Doch weil die Auswahl auf unserem Kontinent so klein ist, meldet die Homepage bei allen 29 Grundstücken: „Sold“.

So weit ist die „Fly-in-Community „España“ bei Murcia im Süden Spaniens noch nicht. Europas jüngstes Airpark-Projekt ist dafür mit Abstand das ehrgeizigste: Die Siedlung mit Piste soll eines Tages 16 Hektar umfassen. 366 Eigenheimgrundstücke für durchschnittlich 150.000 Euro sollen mit dem Flugzeug direkt erreichbar sein, 396 andere nicht – die kosten deshalb nur halb so viel. Mit dem geplanten Hotel, Läden und Gewerbeflächen soll das Areal den Charakter eines bewohnten Flughafenstädtchens gewinnen. Und Deutschland? Hier ist das einzige Projekt dieser Art bis auf weiteres versandet. Im idyllischen Friedersdorf südöstlich von Berlin wollten lokale Initiatoren eine Siedlung unter dem Motto „Aufwachen und Abfliegen“ errichten. Aber trotz jahrelanger Mühen und viel Werbung auf der Internationalen Luftfahrt Ausstellung in Berlin fanden sich bisher keine Bauherren.

Die Sorgen in amerikanischen Flugsiedlungen sind anderer Natur. Aus dem führenden Ort Spruce Creek zum Beispiel musste vor einiger Zeit John Travolta ausziehen. Ihm hatte kein kleiner Brummer mehr gereicht; es musste eine Boeing sein. Doch die war selbst den toleranten Spruce Creekern zu laut. Kein großes Problem für Travolta. Er zog einfach um in die nahe Siedlung Jumbolair, die auf Dörfler mit privaten Düsenjets eingestellt ist.

PASSION FOR REAL ESTATE.



## AIRRAIL CENTER FRANKFURT

**Beste Verbindungen.** Mit dem AIRRAIL CENTER FRANKFURT entsteht eine Immobilie von höchster Zentralität in Europa. Die direkte Anbindung an den ICE-Fernbahnhof, die Flughafenterminals und zwei Autobahnachsen schaffen eine unübertroffene Kombination von regionaler, nationaler und globaler Erreichbarkeit. In der Architektur des 21. Jahrhunderts bietet AIRRAIL über 120.000 m<sup>2</sup> für Hotel, Büro und Handel und ausreichend PKW-Stellplätze im AIRRAIL Parking.

[www.airrail.de](http://www.airrail.de)

IVG IMMOBILIEN

Bitte senden Sie mir Informationsmaterial zu:

\_\_\_\_\_

Firma

Vor- und Nachname

\_\_\_\_\_

Straße, Haus-Nr. oder Postfach

PLZ, Ort

Für weitere Informationen stehen wir Ihnen auch gerne unter Tel.-Nr. **069-60605-0** zur Verfügung

oder senden Sie uns diese Seite per Fax an: **069-60605-166**

oder per Post an: AIRRAIL CENTER FRANKFURT Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG  
Colmarer Straße 11 · 60528 Frankfurt / Main

Gerne können Sie Informationen auch per E-mail anfordern: [info@AIRRAIL.de](mailto:info@AIRRAIL.de)

A54d/IVG