

Drehkreuze der Globalisierung

Sven Kesselring

mobil.TUM., Forschungsgruppe Mobilität und Verkehr, Technische Universität München, E-Mail: sven.kesselring@mobil-tum.de

Abstract

Airports are powerful institutions and infrastructures defining and shaping the relations and connectivities of a world of flows and mobilities. They are 'glocal infrastructures', built interfaces on the thresholds of territorial and global scales. The talk of fundamental airport dependencies signals a new wave in the transport-driven modernisation of society and the economy. Political controversies over the whys and wherefores of giant airports rage in the very centre of the 'mobile risk society', not on the periphery. At few other social "loci" do the local and the global interface so tangibly as at the great transfer points of international air traffic in London, Paris, Frankfurt, Amsterdam, or Madrid. This, it has been noted, has fundamentally changed the character of mobility politics and mobility policies. It has brought about and it propels 'glocalisation' and global interdependencies.

Keywords: Airports, mobile risk society, aeromobilities, air space, glocal infrastructures, connectivities, political controversies, normalization of mobility

Manuscript received 08 February 2010, revised 18 February 2010, accepted 02 March 2010.

Copyright note: This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided that the original work is properly cited.

Flughäfen, insbesondere internationale, gehören zu den Basisinstitutionen der „mobilen Risikogesellschaft“. ¹ Sie formen maßgeblich ihre physische aber auch soziale „Morphologie“ (Manuel Castells), weil sie gemeinsam mit den Airlines globale Konnektivitäten definieren und es ermöglichen, das „world city network“, jene Konzentrationen von Macht, Kapital und Wissen, zu kartographieren. ² Flugreisen sind elementarer Bestandteil der modernen Kultur und Wirtschaftsweise geworden; sie sind Ausdruck eines

Diskurses, der (internationales) Reisen normalisiert und formatiert. Urry (2009, 30) berichtet, dass „travel and tourism together constitute the largest industry in the world, worth \$6.5 trillion and directly and indirectly accounting for 8.7 per cent of world employment and 10.3 per cent of world GDP“. ³

Am Beispiel von Geschäftsreisen lässt sich eindrücklich studieren, wie sich in der Geschäftswelt ein dynamischer und wirkungsmächtiger Diskurs über die *Normalisierung von Mobilität* formiert, der alltägliche professionelle Routinen und Praktiken tiefgreifend verändert, auch für einst immobile Berufsgruppen (wie Buchhalter oder Laboranten). Neue Technologien erlauben die Mobilisierung einst stationärer Tätigkeiten und gepaart mit dem Ausbau

¹ Sven Kesselring, Die Mobile Risikogesellschaft, in: Erwin Curdt/Horst Oselieb/Christian Wiesmüller (Hg.), *Mobilität bewegt Schule. Das niedersächsische Curriculum Mobilität an schulischen und außerschulischen Lernorten*, Bielefeld 2009, 11–34.

² Ben Derudder/Nathalie van Nuffel/Frank Witlox, *Connecting the world: analyzing global city networks through airline flows*, in: Saulo Cwerner/Sven Kesselring/John Urry (Hg.), *Aeromobilities*. London, New York 2009, 76–95.

³ John Urry, *Aeromobilities and the global*, in: Saulo Cwerner/Sven Kesselring/John Urry (Hg.), *Aeromobilities*, London, New York 2009, 25–38.

globaler Airlinennetze erleben wir eine neue Welle der informations- und verkehrstechnologisch getriebenen Modernisierung von Wirtschaft und Gesellschaft. Politische Auseinandersetzungen um die Gestaltung und Entwicklung von Airports finden nicht am Rande der großen Städte statt. Das Phänomen der Zwischenstadt und der Bildung neuer Knoten etwa um Flughäfen, die so genannten Airport Cities, zeigen zwar räumliche Disparität, kulturell finden diese Prozesse jedoch im Zentrum der mobilen Gesellschaft statt. An wenigen gesellschaftlichen „Orten“ treffen Lokales und Globales so aufeinander, wie an den großen internationalen Drehkreuzen des Luftverkehrs in New York, Tokyo, Frankfurt, Paris, London oder Madrid. Dies, so die These, verändert den Charakter von Mobilitätspolitik grundlegend. Es führt zu ihrer Glokalisierung, will heißen, in der Planung, Realisierung und im Management von internationalen Airports gibt es kaum mehr Lokales und Regionales; getrennt von der globalen Ebene verhandelbare und operationalisierbare Prozesse verschwinden nahezu vollständig, auch wenn das Lokale und Regionale, die „territorial scale“ eine außerordentlich wichtige und auch mächtige Rolle bei der konkreten Gestaltung spielen.⁴

Strukturwandel der Mobilität

Am Beispiel von Flughäfen und ihren kulturellen, sozialen und ökonomischen Relevanzen lässt sich exemplarisch der Strukturwandel der räumlichen Mobilität diskutieren. Die nach wie vor anhaltende Konjunktur und gesellschaftliche Relevanz des Automobils (Automobilismus) wird ergänzt durch einen dramatischen Bedeutungszuwachs des Flugzeuges und des Flugverkehrs für das ökonomische, politische und soziale Leben. Überpointiert und provokativ lässt sich fragen, ob trotz Debatten um Klimawandel eine „Flughafen-Gesellschaft“ sich im Steigflug befindet, in der mehr und mehr Prozesse auf der Verfügbarkeit von globalen Flugverbindungen basiert. Zwar werden nach wie vor und vermutlich auch weiterhin weit mehr als 90 Prozent aller transnational gehandelten Güter per Containerschiff transportiert. Was das Wirtschaftsleben angeht, führt der Zwang zur räumlichen Nähe, zur Face-to-

face-Interaktion, zu weiterhin markanten Zuwächsen im Flugverkehr. Will man gemeinsam kreativ sein, schwierige Probleme lösen, Konflikte bearbeiten oder ein Geschäft abschließen inklusive Vertragsunterzeichnung, dann wird gereist. Hinzu kommt die ausgeprägte Kultur von Meetings, die vor dem Hintergrund von Flexibilisierungsprozessen und zunehmender Projektorientierung auch weiterhin Konjunktur hat.

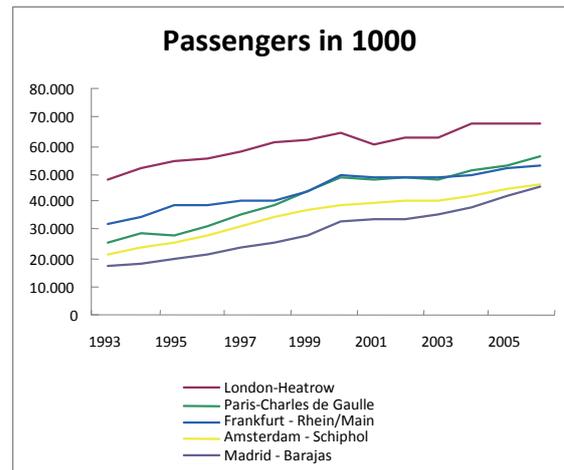


Figure 1. Passagiere an ausgewählten Flughäfen (Quelle Bundesministerium für Verkehr (2008). Verkehr in Zahlen 2008 / 2009. Bonn: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, 312)

Zwar wird das Flugzeug nicht vergleichbar unmittelbar in die alltägliche Lebensführung der Menschen eingreifen wie das Automobil. Doch die Abhängigkeit des modernen Lebens von der Funktionstüchtigkeit, der Leistungsfähigkeit und dem Komfort eines global anschlussfähigen Flugverkehrssystems nimmt kontinuierlich zu. Flugverkehr und internationale Flughäfen stehen paradigmatisch für alltägliche Kosmopolitisierung des modernen Lebens. Die Interdependenz, Vernetzung und Komplexität in Ökonomie, Gesellschaft und Politik steigen fortwährend an. Doch bislang wird in den Sozialwissenschaften nur in Ausnahmefällen betrachtet, dass Transnationalisierung, Globalisierung und Kosmopolitisierung in hohem Maße von der verkehrstechnischen Revolution und der Entwicklung eines weltweit zuverlässigen und leistungsfähigen Flugverkehrssystems getragen werden.⁵ Immer mehr Pro-

⁴ Neil Brenner, *New State Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. Oxford, New York 2004.

⁵ Vgl. Wolfgang Kaschuba, *Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne*, Frankfurt am Main 2004.

dukte, Zwischenprodukte, verderbliche Güter etc., und nicht zuletzt auch Menschen werden per Flugzeug transportiert.

Die Grafik oben zeigt den Trend bei den Passagierzahlen der fünf wichtigsten Drehkreuze in Europa (Frankfurt, Paris/Charles de Gaulle, London/Heathrow, Amsterdam und Madrid/Barajas). Zusammen genommen haben sich an diesen zentralen Schaltstellen des internationalen Flugverkehrs die Fahrgastzahlen zwischen 1993 und 2006 fast verdoppelt. 1993 zirkulierten 145 Millionen Menschen durch diese Drehkreuze, 2006 waren es bereits 268 Millionen.⁶ Diese Entwicklung lässt sich auch an den Hubs der 2. Klasse studieren: 1992 beförderte der Münchner Flughafen 12 Millionen Menschen, in 2008 berichtet der Statistische Jahresbericht von 34,5 Millionen Passagieren, fast eine Verdreifachung in 16 Jahren. Bereits zwei Jahre nach der Eröffnung einer zweiten Startbahn im Jahr 2003 begann in München die hitzige Diskussion um den Bau einer weiteren Piste. Frankfurt Airport beförderte 1992 rund 30 Millionen Menschen, 2008 hat er den bisherigen Peak von 53,5 Millionen Fluggästen erreicht. Selbst die Erschütterung des Attentats vom 11. September 2001 auf das World Trade Center in New York konnte diesen Trend nicht brechen, trotz heftiger Erschütterungen.

Strukturwandel des Flughafens

Im Globalisierungsprozess werden Flughäfen zu strategischen Orten, deren Bedeutung weit über die reine Funktion als Verkehrsknoten hinausgeht. Sie dienen einem „fast capitalism“ als Mobilitäts- und Beschleunigungsmaschinen. Die Zeiten sind vorbei, wo der Ethnologe Marc Augé den Flughafen legitim als einen „Nicht-Ort“,⁷ als eine charakterlose Oberfläche im suburbanen Niemandsland beschreiben konnte. Flughäfen sind heute zwar immer noch Transiträume. Ihre Funktion besteht zunächst darin, Luft- und Landverkehr intermodal zu verknüpfen. Doch zugleich sind sie auch Wirtschaftsfaktor, Jobmaschine, Logistik- und Dienstleistungszentrum. Der Ökonom David Jarach beschreibt diesen ambivalenten Charakter moderner Airports zwischen

Start- und Landbahnen, ökonomischem Ballungszentrum und – nicht zu vernachlässigen – einem Ort mit hohem Event- und Freizeitwert.⁸ Internationale Airports von heute haben mit der Tristesse einer vergangenen Abfertigungshalle (etwa im alten Flughafen München/Riem) nichts mehr gemeinsam. Sie sind schillernde Komplexe aus Glas und Stahl, „windows on the world“. Und sie sind quasi-urbane Knoten mit großen regionalstrukturellen und ökonomischen, politischen und sozialen Ausstrahleffekten. Paris Charles de Gaulle beherbergt eines der größten Tagungszentren der Welt; in München hat man gleich zwei Tagungszentren. Flughäfen bieten Raum für Ärztezentren, Showrooms, Gaststätten, Diskotheken, Kinos, bewirtschaftete Plattformen für Planespotter etc. Sie sind interessante Objekte für Unternehmen aller Art: Auf dem Münchner Flughafen haben sich Firmen wie SCA, einer der weltweit größten Papierhersteller, Siemens oder McKinsey angesiedelt. Insgesamt gibt es fast 600 Firmen auf dem Gelände der Flughafen München GmbH.

Aerotropolis

Den amerikanischen Wirtschaftssoziologen John D. Kasarda hat das dazu bewogen, von einer neuen Strukturbildung im suburbanen Raum zu sprechen. Er verwendet den Begriff „aerotropolis“. Dabei sieht er eine zunehmend enger werdende funktionale Vernetzung und Verzahnung des Transportsystems Flughafen mit IT-Firmen und solchen Unternehmen, die unmittelbaren Nutzen aus der Nähe zu den Logistiksystemen des Airports ziehen. Aber eben auch Unternehmen, denen der Standort neben der Rollbahn die Möglichkeit eröffnet, relativ schnell und unmittelbar Personen und Güter in die Luft zu bringen und von dort zu empfangen. Flughäfen rücken ins Zentrum des gesellschaftlichen Lebens und der politischen und sozialen Wahrnehmung. Hat man in den 1950er Jahren noch über das Wort „Airport City“ gelächelt,⁹ so erkennt man heute diese ständig wachsenden Agglomerationen und Knotenpunkte am Rande der großen Städte und im Schnittpunkt der ökonomisch wichtigen Regionen nicht nur als Wirtschaftsfaktoren und Arbeits-

⁶ Bundesministerium für Verkehr, Verkehr in Zahlen 2008/2009, Bonn 2008.

⁷ Marc Augé, Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit, Frankfurt/Main 1994.

⁸ David Jarach, The evolution of airport management practices: towards a multi-point, multi-service, marketing driven firm, in: Journal of Air Transport Management, 7. 2001, 119-125.

⁹ H. McKinley Conway, The airport city. Development concepts for the 21st century, Atlanta 1954.

märkte. Sie sind mehr noch Indikatoren eines bislang unterschätzten Struktur bildenden Mechanismus, der zur Dezentrierung von Städten und Regionen und zur quasi-urbanen Netzwirkbildung führt. Die verkehrspolitische Diskussion über Airports muss daher in Relation zu den Debatten um den Gestaltwandel des Urbanen geführt werden: „splintering urbanism“¹⁰, „Exopolis“, den „thirdspaces“, „Heterotopologies“¹¹ den „Heterotopias“¹² und der „100 mile city“¹³.

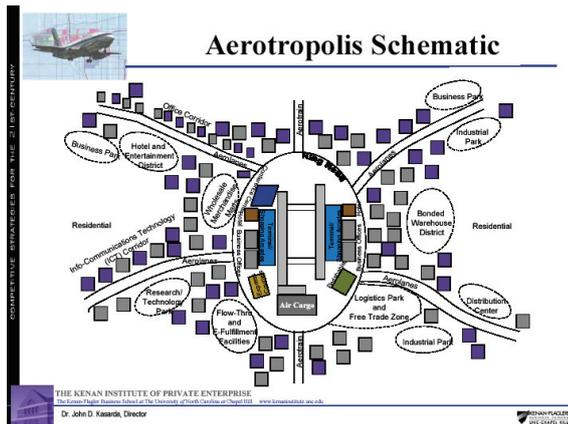


Figure 2. Aerotropolis Schema nach John Kasarda

Flughäfen sind Teil einer zunehmend uneindeutigen urbanen bzw. quasi-urbanen Architektur des geographischen Raumes, in der die klaren Grenzziehungen zwischen Zentrum und Peripherie fließend geworden sind.

Grenzen innerhalb des Nationalstaates: flow und boundary management

Die steigende Relevanz von Flughäfen hat aber auch eine politisch-strategische Komponente. Flughafenpolitik ist gleichermaßen auch Gesellschaftspolitik jenseits des Nationalstaates. Die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Raumes, der seine geographischen aber zugleich auch seine sozialen Raumwiderstände minimiert, gehört zu den hidden

agendas der europäischen Politik. Zu diesem politischen Projekt gehört die Schaffung eines „open sky“, eines durchlässigen Luftraumes, der es ökonomischen und politischen Akteuren, aber auch Privatpersonen erlaubt, sich – *relativ* – frei zu bewegen. Relativ deshalb, weil nach 9/11 sich die Wahrnehmung der Sicherheitslage weltweit dramatisch verändert hat. Nicht nur, dass Flugzeuge als potentielle Waffen in einem diffusen und unscharfen (neuen) Krieg eingesetzt wurden. Flughäfen werden auch als Sicherheitsrisiken identifiziert und auch entsprechend in ihrer (Sicherheits-)Architektur modifiziert. Sie stellen eine zu sichernde Grenze innerhalb des nationalstaatlichen Territoriums dar. Wer gelandet ist, kann zunächst einmal nicht mehr ohne weiteres an den nationalstaatlichen Grenzen abgewiesen werden. Zumindest muss man ihm den Aufenthalt im Transitraum gewähren.

Die Sicherheitsrichtlinien der Europäischen Union haben sich seit 9/11 radikal verändert. Die neue EU-Norm zur Flughafensicherheit fordert weitreichende architektonische Anpassungen, um „clean flows“ von „unclean flows“ trennen zu können. Durch die Identifizierung von potentiell gefährlichen, riskanten Personen soll eine diffuse Risikolage in eine eindeutige Sicherheitslage überführt werden. Die „Kontrolle des Unkontrollierbaren“ soll hergestellt und sozial konstruiert werden.¹⁴

Dies macht nur zusätzlich deutlich, wie Flughäfen als Thema den Weg in das öffentliche Bewusstsein und die Aufmerksamkeit von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft angetreten haben. Indem die ökonomischen Abhängigkeiten zunehmen, nimmt auch die geostrategische und geopolitische Relevanz jener einst peripheren Verkehrssysteme am Rande der großen Städte zu. Flow und boundary management werden zu Kernthemen – wenn nicht der eigentlichen Verkehrs- dann aber der Mobilitätspolitik.¹⁵

Europa – kosmopolitisch oder sicher?

Die Idee eines kosmopolitischen Europas verspricht eine offene Gesellschaft. Doch diese hängt essentiell

¹⁰ Stephen Graham/Simon Marvin, Splintering urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition, London 2001.

¹¹ Edward W. Soja, Thirdspace. Journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places, Cambridge, Mass 1996.

¹² Maarten H. Hajer, Zero-Friction Society, in: Urban Design Quarterly 71. 1999, 29-34.

¹³ Deyan Sudjic, The 100 mile city. London 1992.

¹⁴ Matthias Brabetz, Kontrolle des Unkontrollierbaren. Neue Risiken und ihre Bewältigung im transnationalen Flughafensicherheitsregime, Saarbrücken 2009.

¹⁵ Mark B. Salter, The Global Airport. Managing Space, Speed, and Security, in: Salter, Mark B. (Hg.): Politics at the airport, Minneapolis 2008, 1–28.

davon ab, ob die Dinge, die Menschen und die Ideen frei fließen und zueinander kommen können. Kosmopolitismus thematisiert die kulturelle Seite der Globalisierung. Deren Alltäglichkeit und oft auch „Banalität“ gründen auf der modernen Basisselbstverständlichkeit, dass Begegnungen und Beziehungen auch über große Distanzen möglich sind. Physische Nähe ist eine wesentliche Grundvoraussetzung für Erfahrungen (positive wie negative) mit Differenz. Indem Differenz und Abweichung zu Indikatoren eines potentiellen Risikos werden, steht die Idee einer offenen Gesellschaft und eines offenen europäischen Raumes jedoch zur Disposition. Stattdessen beschreiben Autoren wie Mark Salter und Dominique Linhart eher dystopische Perspektiven eines auf Mobilität basierenden Panoptikums, in denen der Airport kein place of flows, sondern eine rigide kontrolliertes Camp mit angeschlossenen Bewegungskorridoren zu werden droht.

Man kann daher berechtigt annehmen: dort wo Lokales und Globales aufeinander treffen - an den Flughäfen - wird entschieden, ob der Open Sky, den der privatisierte Luftverkehr verspricht, überhaupt zur open society führen kann.¹⁶ Oder ob vielleicht genau das Gegenteil der Fall ist. Vielleicht wird an den „places of flows“ durchgespielt, was die mobilen Gemeinschaften in den Städten und Regionen erwartet. Vielleicht kulminieren dort die realen und die paranoiden Ängste einer Post-9/11-Gesellschaft und führen dazu, dass die Privatisierungs- und Liberalisierungsbemühungen des globalen Kapitalismus schon im Ansatz in ihr Gegenteil umschlagen?

Zwei Gedanken zum Schluss

Wie kann man das alles in den profanen und materiellen „Niederungen“ von Verkehrspolitik erden? Wo ist die Schnittstelle zwischen Verkehrs- und Gesellschaftspolitik?

- Verkehrspolitik war historisch immer auch Gesellschaftspolitik. Indem die Bewegungen einer Gesellschaft geformt, sortiert und kanalisiert werden, gibt man der Gesellschaft eine Gestalt. Verkehrspolitik reguliert nicht nur massenhafte räumliche Bewegungen, sie legt auch fest, wer

mit wem „verkehren“ kann, welche sozialen Netze physisch gesponnen werden können und welche unterbleiben müssen (vgl Georg Simmels Soziologie der „centrifugalen Kräfte“ der Individualisierung). Weder der Prozess der Industrialisierung, noch die politische Mobilisierung der Arbeiterklasse oder eben die „Kinetik der Moderne“ (Peter Sloterdijk) insgesamt wären ohne entwickelte Massenverkehrstechnologien möglich (gewesen). Sie bilden auch heute noch das Mobilitätspotenzial jeder offenen Gesellschaft. Flughäfen werden zu rundum überwachten Zonen, und damit zu hervorragenden Studienobjekten der „surveillance society“ in der Tradition Michel Foucaults. Man genießt das Gefühl weltweiter freier Bewegung; und man bewegt sich dabei in geschlossenen Videokreisläufen. An Flughäfen lassen sich damit nicht nur die Mobilisierung und die Ausweitung der raumzeitlichen Nutzungsmöglichkeiten beobachten. Man kann zugleich auch die sozialen Ungleichheiten analysieren, die die „moving masses“ strukturieren und die Ströme der einen von denen der anderen separieren.

- Wir haben es nicht nur mit einem Strukturwandel der Mobilität, sondern zugleich mit einem generellen Strukturwandel des Politischen zu tun - auch der Verkehrspolitik. Flughäfen sind „glokale Infrastrukturen“. Sie schaffen nicht nur Übergänge vom regionalen geographischen in den globalen Luftraum. Sie liegen auch im Schnittpunkt der Interessen von Akteuren, die auf allen politischen Ebenen zu verorten sind. Airport sind so genannte „spatial fixes“; sie eröffnen den Zugang zum Luftraum und konstituieren damit jene spezifische raumzeitliche Struktur der Moderne, die David Harvey als „time-space compression“ beschrieben hat. Damit sind sie aber auch Kristallisationspunkte für die so genannte „politics of scale“. Sie sind *Immobilien*, die die Mobilität und damit die weltweite Vernetzung für Individuen, Unternehmen, Organisationen und Institutionen ermöglichen. Airports sind Einstiegsluken in den globalen Möglichkeitsraum. Von daher sind sie entsprechend umkämpftes Terrain, auf dem sich unterschiedlichste politische, ökonomische, soziale und zivilgesellschaftliche Akteure bewegen. An der Frage, ob es in Frankfurt oder München eine

¹⁶ Vgl. das „Abkommen über den Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Staaten“ in der Änderung von 10.10.2000.

dritte Startbahn gibt, hängen nicht nur Interessen, sondern auch Existenzen. Deshalb droht die Lufthansa in München mit einer Exit-Option für den Fall, dass man sich nicht für die Expansion entscheiden sollte. Für den Wohlstand anderer – unter Umständen an geographisch weit entfernten Orten – wird von den Anwohnern erwartet, dass sie negative ökologische und soziale Folgeeffekte tolerieren. Denn der positive Return für einen Ort wie Oberding am Flughafen München ist gering. Bisher rollen „nur“ 13.000 Autos pro Stunde durch das Dorf. Wenn man den Airport ausweitet, kann man unschwer prognostizieren, dass diese Zahlen steigen werden.

Das bedeutet: im Vergleich zu den 1970er und 1980er Jahren hat sich der Charakter von Verkehrspolitik an Flughäfen unter den Bedingungen von Globalisierung verändert. Dies ist bislang nur eine These, wenn auch eine plausible. Die entsprechende Forschung dazu steht dringend an.