

DER SPIEGEL

Observer Ges.m.b.H.

Suchbegriff 1. Flughafen Berlin NUR in Zshg. mit Fertigstellung des Terminal 2

Verlag Spiegel Verlag R. Augstein GmbH & Co.KG, URL: www.spiegel.de
Redaktion Der Spiegel Redaktion, Tel.: 040 30070, E-Mail: spiegel@spiegel.de

Ausgabe 30.10.2020 • Nr. 45/2020

Seite 126
Rubrik Kultur

Medientyp Publikumszeitschriften
Erscheinungsweise wöchentlich
Branche Politik und Gesellschaft allgemein
Bundesland Überregional

Publikation	AÄW/€	verkauft	verbreitet	gedruckt	Reichweite Mio	Medien-Nr.
Der Spiegel	147.400,00	654.484	660.402	639.995	5,29	1934

© Copyright des Artikels liegt beim Verlag

289.250.271



KR018-01 106.734 1506 | 12 | K | Y | ▲ | 2

Fließband zum Himmel

Architektur Viele Flughäfen wirken wie Kathedralen des Luftverkehrs – doch sind gigantische Bauten angesichts von Corona und Klimawandel noch zeitgemäß? Architekten und Wissenschaftler entwickeln den Airport der Zukunft.

Die Öffentlichkeit schaut auf das neue Hauptgebäude des Berliner Flughafens – und übersieht, dass die wahre Zukunft des Fliegens gleich nebenan zu besichtigen ist, in Terminal 2. Anders als der viel beachtete gläserne Hauptbau wirkt der wie eine Lagerhalle oder wie eines jener fast fensterlosen Logistikzentren irgendwo an der Autobahn.

Die Wände im Innern sind nackte Betonplatten, dazu Rohre, Rauchdetektoren, Sprengler. Kabel hängen an unverkleideten Decken wie in einer Fabrik.

Nur wird hier nichts produziert, hier werden früher oder später Passagiere durchgeschleust und abgefertigt, werden dann über verglaste Brücken in Flugzeuge gelotst. Schnell, effizient, das Gebäude ein Fließband für Menschen, das keinen Raum für Sentimentalität oder Erhabenheit lässt. Die Zukunft des Fliegens ist ein Plattenbau, die Teile vorgefertigt und schnell montiert. So blieb der zuständige Baukonzern im Zeitplan und, wenn man von anfänglicher Fehlkalkulation absieht, auch im

Kostenrahmen. 200 Millionen Euro war das Gebäude teuer, und in zwei Jahren war es fertig.

Der Terminal könnte in Betrieb gehen. Doch er wird – eine weitere Tragik des BER – nicht benötigt in Zeiten von Corona. Vielleicht im kommenden Jahr, wie Berlins Flughafenchef Engelbert Lütke Daldrup verspricht, aber so genau weiß das in der pandemischen Epoche noch niemand.

In den Monaten des Shutdowns gingen die Passagierzahlen an vielen Flughäfen um fast 100 Prozent zurück. Auch in Deutschland kam der Flugverkehr im April und Mai nahezu zum Stillstand, insgesamt liegt das Minus für die ersten acht Monate 2020 bei fast 70 Prozent, 51 Millionen Passagiere wurden bis Ende August gezählt.

Viele Kathedralen des Luftverkehrs erscheinen plötzlich anachronistisch. Nicht nur in Berlin, auch anderswo in der Welt waren vor Kurzem noch Megaflughäfen eingeweiht worden, der größte in Peking, er wirkt wie eine gigantische Seestern-

skulptur und beruht auf einem Entwurf der später verstorbenen britischen Architektin Zaha Hadid. Vor Corona plante die chinesische Regierung, bis 2035 mehr als 200 Flughäfen zu bauen. Auch in der Türkei entstand ein neuer Großflughafen: Der Bau in Istanbul machte international Schlagzeilen, weil die Bedingungen auf der Baustelle oft unmenschlich waren und wohl mehr als 50 Arbeiter ums Leben kamen.

In Saudi-Arabien will der Stararchitekt Norman Foster einen Airport in der Nähe eines luxuriösen Urlaubsresorts errichten – nicht ganz so groß, aber von größter Auffälligkeit, angeblich von einer Fata Morgana inspiriert und zugleich so spacig, als ob man das Fliegen immer noch feiern wollte.

Wie aber sähe er aus, der Flughafen, der in die Gegenwart passt und in der Zukunft bestehen kann? Sähe er nicht eher aus wie Terminal 2 in Berlin, ruck, zuck geplant und errichtet von dem österreichischen Büro ATP und dem Baukonzern Zech?

Die »körperliche Co-Präsenz« habe bis vor Kurzem als unersetzbar gegolten, sagt die in Bayreuth lehrende Soziologieprofessorin Larissa Schindler – also dass bei wichtigen Treffen alle Teilnehmer körperlich anwesend sein müssten. Dafür hätten die Menschen die Strapazen langer Flugreisen in Kauf genommen. Und eben die Schädigung des Klimas. Nun aber zeigt sich, dass man vieles via Internet erledigen kann und die analoge Zusammenkunft kein Muss ist.



Großflughafen in Peking: Gigantische Seesternskulptur



Jochen Eckel / SZ Photo

Fraport AG / Option-Z.de

Terminal 2 des Berliner Flughafens BER, Terminal 3 in Frankfurt (Entwurf): Kein Raum für Sentimentalität und Erhabenheit

Ein Viertel aller Deutschen wolle sein Reiseverhalten grundsätzlich überdenken, sagt Jürgen Schmude, Tourismusforscher und Professor an der Münchner Ludwig-Maximilians-Universität. Urlauber hätten entdeckt, dass auch »erdgebundene Ziele« attraktiv sein könnten. Geschäftsreisende würden ihre Meetings wohl auch in der Post-Corona-Zeit häufiger digital abhalten, weshalb ein für die Fluggesellschaften so wichtiges Segment ebenfalls nicht mehr das alte Volumen erreichen wird.

Andreas Knie ist Soziologieprofessor an der Technischen Universität Berlin und beschäftigt sich seit Jahren mit den sozialen, ökologischen und kulturellen Folgen des Flugverkehrs. In der Rückschau werde noch deutlicher, sagt Knie, wie weitgehend unreglementiert der Luftverkehr bisher gewachsen sei, doch diese Form des Massentransports gehe zu Ende. Künftig werde es bestenfalls noch als vertretbar gelten, Fernreisen mit dem Flieger zu unternehmen: Innerdeutsche Flüge wären bald die Ausnahme, Flüge innerhalb Europas würden merklich reduziert.

Vor diesem Hintergrund sei der BER viel zu groß geplant, »ein Konstrukt aus längst vergangenen Zeiten«. Wer heute einen Flughafen baue oder erweitere, müsse darauf achten, dass er multifunktional und leicht rückbaubar sei. »Am besten besteht er aus Modulen, die sich zügig und ohne große Kosten abbauen lassen.«

Bei dem Terminal 3, der gerade in Frankfurt am Main gebaut wird, wird ein Flugsteig deutlich früher fertiggestellt als der Rest des Gebäudes. Bis vor Kurzem sah es so aus, als könnte Deutschlands größter Flughafen nicht länger auf diese zusätzlichen Ein- und Aussteiger verzichten. Dieser Steig besteht aus Fertigteilen, die Materialien sind kostengünstiger. Den Architekten Mäckler stört das nicht, alle Teile werden dennoch wie aus einem Guss wirken – und der Entwurf ermögliche vor allem eine modulare Entwicklung, die in diesen Zeiten sinnvoll und pragmatisch sei.

Vielleicht liegt in der Anmutung des Provisorischen eben die Zukunft, Flughäfen, die das Reisen nicht mehr zelebrieren, son-

dern nur noch ermöglichen – wenn es denn schon sein muss.

Sollten aber überhaupt noch Flughäfen gebaut werden? Diese Pandemie ist eine Katastrophe – der Klimawandel ist das aber wohl noch mehr. Mäckler betont, er sei selbst kein Freund innerdeutscher Flüge, er plädiere generell für die kluge Kombination der Verkehrsmittel – aber Fernreisen ohne Flieger gingen eben nicht: »Wenn die Flughäfen stillstehen, dann steht die Welt still.«

Sein Terminal sei so ausgelegt, dass man die Abstände der Fluggastbrücken immer wieder verändern könne, so könnten Flugzeuge mit unterschiedlichster Spannweite andocken, selbst solche, die noch nicht erfunden seien.

Schon früher gab es Proteste, wenn Flughäfen gebaut oder erweitert wurden, auch Demos von Umweltschützern, aber mehr denn je ist diese Bauaufgabe heikel geworden. Unter Architekten gibt es viele ernsthafte Bekenntnisse zu mehr Umweltbewusstsein, Netzwerke wurden gegründet. Eines schloss sich 2019 in Großbritannien zusammen und veröffentlichte den Aufruf »Architects Declare«, angesichts des Klimawandels müsse die eigene Zunft dringend umdenken. Nur: Die Initiative wurde von der Firma des Stararchitekten Norman Foster mitgetragen, der in diesem Jahr dennoch den Vertrag für den saudischen Wüstenflughafen unterschrieb. Eine Gruppe von Baumeistern verfasste einen offenen Brief und verdammt jegliche Zusammenarbeit mit der Luftfahrtindustrie.

In Deutschland hat der Architekt und Hochschullehrer Friedrich von Borries den Begriff der Folgenlosigkeit geprägt, der noch über den der Nachhaltigkeit hinausgeht: Manchmal sei es besser, Dinge ganz sein zu lassen.

Die Bauwerke blieben als Ruinen erhalten wie alte Burgen oder Stadtmauern.

Der Fairness halber, so findet er, müsse man natürlich fragen, ob man schon vor 15 Jahren der Ansicht hätte sein können, dass man einen Flughafen wie den BER besser nicht baue. »Die Antwort ist: Ja, hätte man natürlich. Der drohende Klimawandel war ja auch vor 20 Jahren bekannt.«

Er selbst fliege gern, sagt er, aber die Menschheit habe es vor Corona übertrieben. Kann es überhaupt einen Flughafen geben, der deutlich macht, dass man es nicht mehr übertreiben darf?

Laut Borries müsse man da nicht zuerst über die Architektur, sondern über Infrastruktur reden: »Es ist nicht so sinnvoll, dass Flughäfen – anders als Bahnhöfe – miteinander konkurrierende Unternehmen sind. Flughäfen wie Frankfurt, München, Berlin sehen sich als Wettbewerber. Die Alternative wäre vielleicht, dass man nur einen Flughafen baut und den Rest der Städte mit schnellen Zugverbindungen verknüpft.«

Was für eine Idee – nur ein Flughafen pro Land, und alle anderen würden zu Parks umgestaltet, sie könnten zu historischen Orten im Stadtraum werden, meint Borries, sie blieben als Ruinen erhalten wie alte Burgen oder Stadtmauern.

Käme es doch nicht so weit, bliebe es bei einem Netz an Flughäfen im Land, dann wäre der Flughafen der Zukunft »der weitergebaute Flughafen der Gegenwart«. Er könnte eine Zweitfunktion haben, und zwar nicht als Shoppingmeile wie bisher, sondern er wäre etwa eine – gut zu erreichende – Wissenschaftsstätte für die globale Forschungsgemeinschaft, eine Freihandelszone oder ein Willkommenszentrum in einer zukünftigen Einwanderungsgesellschaft, »wer weiß?«.

Nur eines brauche dieses Land nicht, selbst dann nicht, wenn die Passagierzahlen wieder ansteigen sollten: noch mehr neue Flughäfen.

Der BER wäre einer der letzten seiner Art und als solcher ein gutes Denkmal.

Ulrike Knöfel, Andreas Wassermann