

Das Grundprinzip stimmt

Von Roland Günter und Joachim Kramer

Neues Rheinland
13/Nr. 2 1970
12/13

Europa hat seinen ersten Drive-in-Flughafen: Ein autobahnartiger Zubringer führt ins Empfangsgebäude. Vom Auto zum Flugzeug geht man – zu ebener Erde – nicht mehr als 200 Schritte. Am 10. März wird die Anlage eröffnet.

Der Flughafen Köln/Bonn ist ein Spätstarter unter den deutschen Flughäfen. Sein Gelände, die Wahner Heide, diente von 1817 bis 1945 als Truppenübungsplatz. Bis 1950 war es englischer Militärflughafen. Dann wurde die „Flughafen Köln/Bonn GmbH“ gegründet. Mit ihr beginnt der Zivilflugverkehr.

1959 bis 1961 baute man die technischen Einrichtungen aus: Heute gibt es drei Rollbahnen. Die beiden älteren sind 1867 Meter und 2458 Meter (Querwindbahn) lang, die neuere 3800 Meter. Sie dient dem Langstreckenverkehr.

Vom Gelände her ist der Köln/Bonner Flughafen der größte der Bundesrepublik, aber dem Verkehrsaufkommen nach steht er nur an achter Stelle: nach Frankfurt, Berlin, Düsseldorf, Hamburg, München, Hannover, Stuttgart. Kleiner sind nur Nürnberg und Bremen. Allerdings: Die Rheinstadt um Köln ist auf unabsehbare Zeit hinaus das Industriegebiet mit dem stärksten Wachstum in Deutschland. Der Personenverkehr im Flughafen Köln/Bonn nahm seit 1960 um das Vierfache und der Frachtverkehr um das Fünffache zu. Im Jahre 1969 erreichte die Zahl der Fluggäste fast eine Million. 1972 werden es doppelt so viele sein. Für 1975 rechnet man schon mit drei Millionen.

Begreiflich, daß Zufahrtswege und alte Anlagen allmählich nur noch das Kopfschütteln der Experten und den Ärger der Anreisenden hervorriefen, die sich über schlechte Straßen mit viel Zeitverlust zum Flugplatz quälten. Der autobahnartige Schnellverkehrsweg Köln/City–Porz–Sieglar–Bonn/Beuel wird erst Anfang 1971 fertig sein. Die Fahrzeit von der Kölner Stadtmitte zum Flughafen wird sich dann von 35 auf 10 bis 15 Minuten reduzieren, von der Bonner Stadtmitte von 45 auf 15 bis 20 Minuten. Flugreisen wird also schneller und angenehmer werden.

Der Fluggast wird fragen: Warum dauerte die Planung so lange? Untersuchungen und Überlegungen der

Flughafengesellschaft, des Staatsneubauamtes sowie später auch des Architekturbüros Prof. Paul Schneider-Esleben laufen seit Anfang der sechziger Jahre. 1965 wurde der Grundstein gelegt. Erst 1970 sind die Empfangshalle und zwei der geplanten vier Flugsteigköpfe fertig: ein außerordentlich komplexes Gebilde, das bei seiner Bauausführung und später im Betrieb Hunderte von Dienstleistungen sowie Tausende von technischen Einrichtungen umfaßt. Davon bemerkt der Fluggast nur die Endergebnisse. Und die sollen so einfach und klar wie möglich sein, damit er Zeit spart und es bequem hat. Vor allem: Fehlermöglichkeiten müssen weitestgehend ausgeschlossen sein. Und nicht zuletzt: Auch Flughäfen sollen zum sichtbaren Erlebnis werden.

Man parkt nicht außerhalb, sondern im Haus selbst. Die dreistöckige Parkanlage ist das Zentrum des Bau-tenkomplexes. Ihre oberste Abstellfläche bildet einen Hof zwischen den Empfangsgebäuden. Drei langgestreckte Flügel umgreifen ihn. Sie haben die Länge, Höhe und Großzügigkeit der Aufbauten riesiger Passagierschiffe. Der Mitteltrakt erhebt sich mit sechs Stockwerken und einer Dachterrasse.

Grundidee ist das Terrassenhaus: Jedes Geschoß tritt um eine Stufe zurück. Resultat: Der Bau ist nach außen kein abgeschlossener Kubus mehr, sondern jede Etage besitzt vor den Innenräumen eine Terrasse, also einen Freiraum. Solche Architektur ist beträchtlich vielfältiger als die herkömmliche Blockgestalt: Sie erzeugt bühnenartige Wirkungen. Die Touristen, für die der Flughafen wie im holländischen Schiphol eine Attraktion werden soll, können bei gutem Wetter stundenlang die vielen Gehwege ausprobieren, die zugleich Aussichtsmöglichkeiten bieten: Man sieht den Flugbetrieb und die schöne Landschaft des Königsforstes, das Vorgebirge sowie das Siebengebirge. Das bekannteste Terrassenhaus im Rheinland, das Verwaltungsgebäude der ARAG in Düsseldorf (1963–1967) stammt ebenfalls von Prof. Schneider-Esleben, den diese Bauidee seit langem beschäftigt.

Eigentlich ist es eine uralte Form. Schon der babylonische Tempel

kannte diese Abstufung der Bau- masse. Vor dem 19. Jahrhundert erscheint der Terrassenbau in Europa im wesentlichen in den Gartenanlagen von Schlössern, vor allem aber in Wohngebieten an Berghängen. Erstaunlich ist, daß diese interessante Form erst in jüngster Zeit etwas mehr Verwendung, hauptsächlich im Wohnbau, findet. Man sieht, wie langsam die Menschheit von der nach innen gewandten, geschlossenen Blockform zu offenen, vielfältigeren und kommunikationsfähigeren Bauanlagen kommt.

Das Grundprinzip stimmt. Wie sieht die Durchführung aus? Die Geschosse besitzen gleichmäßig breite, nirgendwo unterbrochene Brüstungsbänder aus Beton. Die räumliche Wirkung der hinter ihr liegenden Balkonzonen steigert der Architekt folgerichtig dadurch, daß er die gesamten Abschlußwände mittels Glas durchsichtig macht. Noch besser käme das räumliche Gestaltungsprinzip des Terrassenbaues zur Geltung, wenn Schneider-Esleben die sehr massive Wirkung der Brüstungsbänder reduziert hätte, etwa durch weißen Anstrich. Die Wahl zwischen Raumform und Plastizität hätte entschiedener sein können.

Außerdem: In der ohnehin vom Grau bestimmten Atmosphäre unseres Landstrichs käme ein hellgestrichenes Gebäude besser zur Wirkung – in Holland wäre diese Kontrastbildung selbstverständlich.

Über einen kurzen Verbindungsgang kommt man in einen der beiden Flugsteigköpfe auf dem Flugfeld. Sie bilden selbständige Pavillons, die wie Satelliten vor dem Hauptgebäude liegen. Ihr Grundriß ist sternförmig. Jeder ihrer Eckräume besitzt eine Abfertigungsanlage, die dem Flugzeug unmittelbar zugeordnet ist. Von den Spitzen des Sterns aus kommt man durch eine ausfahrbare Teleskopbrücke von rund 30 Meter Länge direkt in den Rumpf des Flugzeuges. Die Dezentralisierung der Abfertigung – das Organisationsprinzip der gesamten Anlage – bietet eine Reihe von Vorteilen: Weder der Fluggast noch sein Gepäck können fehlgeleitet werden. An jeden dieser beiden sternförmigen Flugsteigköpfe legen bis zu fünf Maschinen an. Die riesigen

Jumbo-Jets der Zukunft werden über zwei Brücken bedient.

Für den Transitverkehr, also für die umsteigenden ausländischen Fluggäste, hat man in der Mittelhalle der Pavillons einen gesonderten Bereich, eine zweite Ebene angelegt: Treppen führen zu einer höhergelegenen Plattform. Von ihr aus kommt man entweder zu den Abfertigungsanlagen oder über die zweite Ebene des Verbindungsganges in das Hauptgebäude mit einem Restaurant.

Die funktionelle Seite der Architektur ist bestechend: Man kann sich kaum vorstellen, daß eine Flughafenanlage eine reibungslosere, ökonomischere und übersichtlichere Organisation erlaubt. Das ist kein Verdienst eines einzelnen, sondern eines Teamworks zwischen Flughafengesellschaft – Verkehrsplanern – Staatsneubauamt – Architekten. Allein für die Rohbauphase wurden 800 Ingenieure und Facharbeiter eingesetzt.

Aus dem Funktionsablauf ergab sich bereits weitgehend die architektonische Anlage. Die gestalterische Qualität des Hauptgebäudes, die im Grundprinzip vorzüglich ist, wird von den Verbindungstrakten und den Pavillons nicht erreicht. Der leitende Architekt hätte die interessante Szenerie stärker hervorheben sollen: Die zwei Ebenen in der Mittelhalle der Pavillons mit ihren brückenartigen Zugängen bieten nämlich reiche bühnenartige Erlebniswirkungen. Statt aber diese inneren Terrassenetagen und Übergänge offen und einsehbar zu machen, schließt er sie durch Betonbrüstungen ab. Die Fluktuation der Menschen gibt diesen differenzierten Räumen so viel Lebendigkeit, daß man besser sie hervorgehoben hätte, als Zuflucht zu dekorativen Elementen zu nehmen. Die Dreieck- und Sechseckformen – durchaus gute Einfälle – verlieren durch Inflationierung und das Fehlen von Kontrasten bzw. neutralen Flächen ihre Wirkung. Die Kapazität der Flughäfen von Düsseldorf und Frankfurt ist absehbar begrenzt. Da Köln/Bonn vom Gelände her günstige Ausdehnungsmöglichkeit besitzt, darf es zusätzlich mit weiterem Wachstum rechnen. Der Flughafen Köln/Bonn kann sich zu einem der großen europäischen Flugzentren entwickeln.

*Kurz vor der Fertigstellung
stehen das neue Empfangsgebäude
des Flughafens Köln/Bonn
und zwei der geplanten vier Flugsteigköpfe.
Das außerordentlich komplexe Gebilde
baut auf dem Grundprinzip des Terrassenhauses auf.
Diese Architektur schafft bühnenartige Wirkungen.
Auch Flughabhöfe
sollen zu sichtbaren Erlebnissen werden.*



neues

F 21 443 F

rheinland

Jahrgang 13 · Nr. 2

Februar 1970 · Postverlagsort Düsseldorf

