

Die Entwicklung des Flugempfangsgebäudes im Jahre 1967

Autor(en): **Strizic, Z.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home :
internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **21 (1967)**

Heft 12: **Bauen in England = Construction en Angleterre = Building in
England**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-333010>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Entwicklung des Flugempfangsgebäudes im Jahre 1967

Die erste Phase der Entwicklung

In Deutschland wurde die erste Fluglinie 1923 zwischen Berlin und Weimar eröffnet. Zwei Jahre später hatte Berlin einen zentralen Flughafen, von dem Linien strahlenförmig ausgingen. Die Zahl der Passagiere war äußerst gering; daran hätten auch zahlreichere Flüge nichts ändern können, denn einzelne Maschinen beförderten selten mehr als zwei bis sechs Personen, obwohl sie für zwölf und mehr Platz boten. Fliegen galt als verwegen.

Für die Abfertigung der Fluggäste reichten während der ersten zehn Jahre pavillonartige Gebäude aus. In den dreißiger Jahren jedoch entwickelte sich der Flugverkehr so weit, daß der Bau von ständigen Flugempfangsgebäuden in Angriff genommen werden mußte. Diese ersten festen Bauten erfüllten ihren Zweck bis zu den fünfziger Jahren; dann häuften sich die Schwierigkeiten, und eine Reihe von Neu- und Umbauten wurden erforderlich. Auf Flugplätzen abseits des internationalen Verkehrs reichten die ersten Bauten ein Jahrzehnt länger aus, selbst dann, wenn es sich um Plätze von Großstädten handelte. Barcelona ist ein Beispiel dafür, daß eine Millionenstadt allein keinen Massenflugverkehr entstehen lassen muß. Der Neubau, der seit 1966 dort errichtet wird, verdankt seine Notwendigkeit zur Hauptsache dem Touristenstrom, der alljährlich während sechs Monaten zur Küste und zu den Balearen fließt. – Inzwischen sah man sich aber gezwungen, für die Bewältigung des Flugverkehrs auf internationalen Linien neue Wege zu suchen, denn die jährlichen Passagierzahlen waren auf Millionen angewachsen.

Die Phase um 1960

Von den neueren Empfangsgebäuden war in Europa das von Kopenhagen-Kastrup 1960 eines der ersten, auf die man mit Aufmerksamkeit blickte. Sein Fingersystem war allerdings schon seit 1948 bei den Untersuchungen für Chicago-O'Hare entwickelt worden und wurde seit 1959 in San Francisco erprobt. Das erste Satellitensystem wurde von 1957 bis 1962 in Los Angeles gebaut, und ein zweigeschossiges Frontalsystem ließen die United Airways und die Pan American Airways 1959/60 auf dem Kennedy Airport – damals New York-Idlewild – verwirklichen.

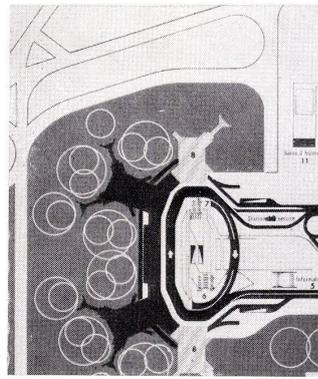
Seitdem sind zahlreiche Neubauten fertiggestellt worden oder noch im Bau, von denen einige wegen besonderer Merkmale erwähnenswert sind: London-Heathrow wegen seiner inselartigen Lage im Flugfeld und der ersten Anwendung von mehrgeschossigen Parkgaragen, Paris-Orly wegen einer Fernverkehrsstraße, die unter dem Gebäude und

dem Flugfeld hindurchführt, Brüssel wegen der Einmündung der Eisenbahn in das Gebäude und London-Gatwick wegen der Straßenführung unter dem Empfangsgebäude mit Vorfahrten für Stadtbürobusse und seiner Eisenbahnverbindung, die seitlich zaghaft angeschlossen ist.

Eine Sonderstellung nimmt der vor kurzem fertiggestellte Bau von Toronto ein, denn er hat den oben angeführten Anlagen voraus, daß das Parkproblem durch Parkebenen über den Abfertigungsräumen gelöst ist. Das Gebäude von Amsterdam-Schiphol, das im Mai dieses Jahres dem Verkehr übergeben wurde, ist mit der Einbeziehung des Straßen- und Schienenverkehrs der Lösung von Gatwick ähnlich, sieht aber für das Parken zwei Kellergeschosse vor. – Das bisher nur im Entwurf bekannte Empfangsgebäude für Köln-Bonn (1960 bis 1965) wird in die Geschichte der Entwicklung eingehen, weil hier die Lösung der Probleme Vorfahrt und Parken dem Optimum ein gutes Stück nähergerückt wurde. – Der Neubau Genf-Cointrin, der demnächst fertiggestellt sein wird, verbindet das Frontalsystem mit einem Satellitensystem, das für Fußgänger unterirdisch angeschlossen ist. Sein Beitrag zur Entwicklung liegt wohl im Erproben von Rollsteigen für größere unterirdische Weglängen. Erstaunlich, daß hier das Parkproblem unangefast blieb.

Seit einiger Zeit erkennt man die Vorzeichen einer Wende, deren Notwendigkeit aus der ungenügenden Befriedigung der Bedürfnisse erwächst. Eine gute Gelegenheit, neue Erkenntnisse zu gewinnen, bot sich anlässlich des Wettbewerbs für Berlin-Tegel; sie ist leider nicht genutzt worden. Das Preisgericht hat vorwiegend die schon bekannten Systeme herausgestellt. Der größte Teil der Anerkennung ist dadurch eigentlich C. F. Murphy Associates und Schneider-Esleben gezollt worden, denn deren Projekte für Chicago-O'Hare beziehungsweise Köln-Bonn hatten zweifellos bei den prämierten Entwürfen vielfach Pate gestanden. Auch die von Lauritzen eingereichte Variante seines Kopenhagener Baues wurde durch Ankauf hervorgehoben, was vermuten lassen müßte, es habe keine brauchbaren Anregungen gegeben. Schade, daß nicht auch unprämierte Arbeiten veröffentlicht wurden.

Was in der Schweiz anschließend an diesen Wettbewerb in der Entwicklung des Flughafenbaus geschah, ist in Deutschland bisher kaum bekannt geworden. Im April dieses Jahres fand in London zu dem Thema «Airports for the Future» eine Tagung statt, zu der 500 Fachleute aus aller Welt zusammenkamen. Zwischen umfangreichen euphorischen Selbstgesprächen kamen bei dieser Gelegenheit einige neue Konturen zum Vorschein. Herr Vicariot von der Pariser Flughafendirektion zeigte zwei Projekte, eines für Paris-West und eines für Paris-Nord, von denen man das erstere in die Kategorie der oben erwähnten Lösungen einreihen kann. Wesentliche Merkmale dieser Lösung sind: die offene Zufahrt zum Gebäude, das nur teilweise Vordringen in das Fluggelände und die zentrale Lage der Parkflächen innerhalb der zur Zufahrt sich öffnenden Gebäudeform. Vicariots Ausgangsform ist eine Ellipse, an die sich



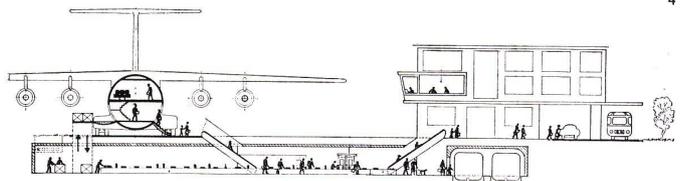
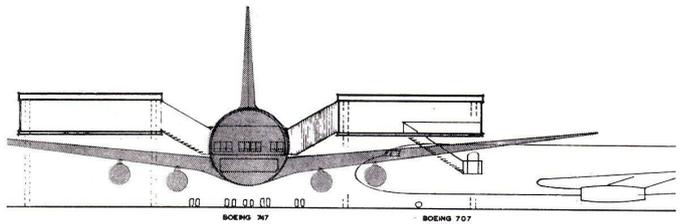
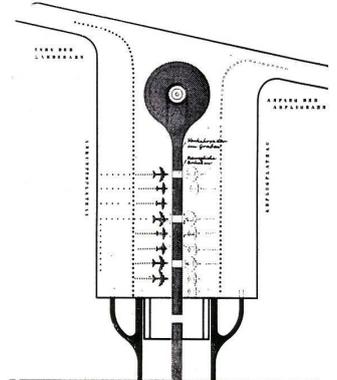
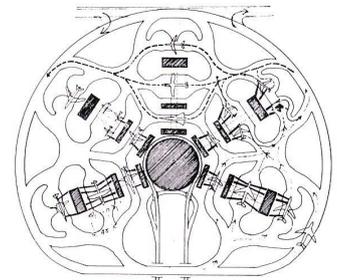
1 Paris-Orly, Paris-West. Entwurf: Aéroport de Paris. Aus «Interavia», Genf.

2 Paris-Nord. Entwurf: Aéroport de Paris. Aus «Interbuild», London.

3 Wettbewerbsprojekt Berlin-Tegel. Entwurf: Wimmenauer, Papani Kolau.

4 Dock des Linearsystems. Forschungsarbeit am Lehrstuhl Professor Z. Strizic.

5 Unterirdische Verbindung. Deutsche Arbeitsgemeinschaft Airbus. Aus «The Aeroplane».

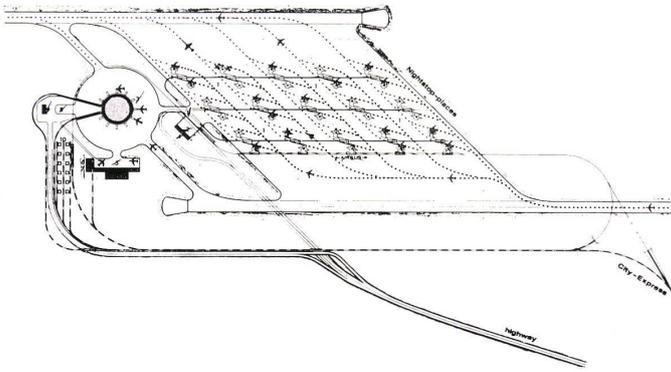


vier Rechtecke anschließen, die die gleichen Funktionen übernehmen wie die Satellitenköpfe beim Entwurf für Köln-Bonn (Bild 1). Trotz der zentral gelegenen Parkfläche und der peripheren Vorfahrten – die Folge sind unzählbar lange Fußwege – zeigt der Vorschlag eine Tendenz zur Desintegration, die an Satellitensysteme erinnert.

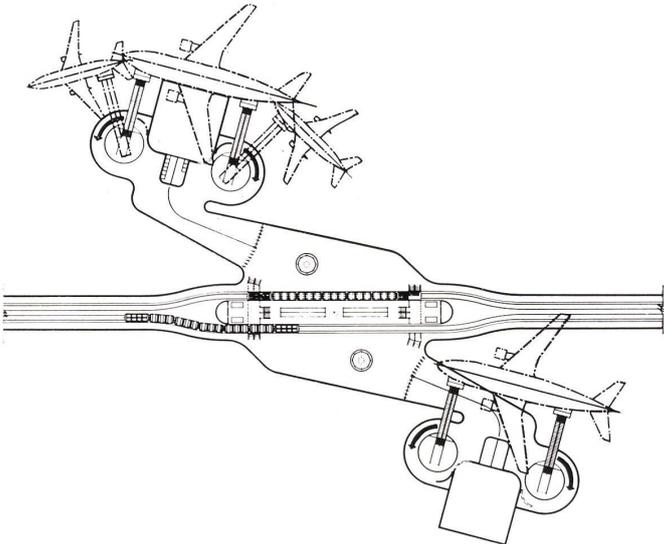
Bei der Lösung für Paris-Nord fällt auf, daß hier auf eine zwar nicht neue, aber doch ungewöhnliche Art an das Gesamtproblem herangegangen worden ist, und zwar von der Rollfeldseite und der Bewegung der Flugzeuge her (Bild 2). Diese wichtige Frage wurde allerdings umständlich beantwortet. Die vom Verfasser vorgeschlagene Lösung zwingt die Flugzeuge auf dem Weg von der Landebahn zur Position (zum Dock) und umgekehrt jedesmal zu langwierigem Umfahren des großen Erschließungskreises. Dieses Problem haben Wimmenauer und Papanikolaou in ihrem Wettbewerbsentwurf für Tegel bereits besser gelöst (Bild 3). Denken wir uns an Stelle der kostspieligen, fahrbaren Konstruktion dieses Entwurfes eine Überdeckung der Verkehrsader, unterbrochen durch Lichtöffnungen zwischen den Positionen, so erreichen wir auf einfachere Art günstigere Bewegungsmöglichkeiten der Flugzeuge. – Der Ausgangspunkt des neuen Projektes Paris-Nord ist die zentrale Lage des Empfangs-

gebäudes mit der darüberliegenden Parkgarage, wie wir das von Toronto her kennen. Von einer zentralen Halle führen unterirdische, mit Rollsteigen versehene Verbindungen strahlenförmig zu den im Rollfeld liegenden «Docks». Der Gedanke, große Flugzeuge aus eigener Kraft zwischen zwei Dockgebäude rollen zu lassen, hat zur Folge, daß von beiden Seiten her teleskopartige Verbindungen angelegt werden müssen. Für die Boeing 747 bedeutet das vier Anschlüsse von jeder Seite. In dieser Beziehung stimme ich ganz mit dem Urheber dieses Projekts überein, denn die zahlreichen Vorschläge, die vom Boeing-Werk auf der Londoner Tagung vorgeführt wurden, sind mit ihren insgesamt höchstens vier Anschlüssen unzureichend. Ein Großflugzeug mit einer Spannweite von rund 60 m erfordert eine beträchtliche Dockbreite. Aus der Entwurfsskizze entnehmen wir 90 m Breite, woraus sich Brückenlängen von rund 40 m ergeben. Die Funktionsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit einer solchen Anlage ist anzuzweifeln. Als Gegenbeispiel haben wir den Anschlußvorschlag eines anderen Docksystems¹, bei dem die entsprechenden Brücken für die Boeing 747 5 m und für die

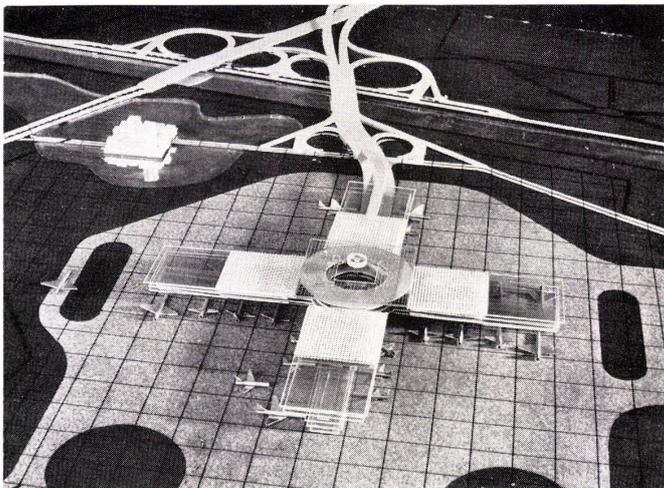
¹ Forschungsarbeit am Lehrstuhl für Entwerfen, Professor Z. Strizic, Technische Hochschule Braunschweig, Mitarbeiter Dipl.-Ing. R. Koschel, cand.arch. P. Lohmann.



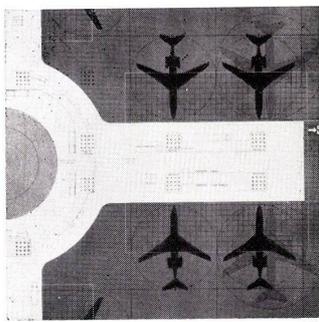
6 a



6 b



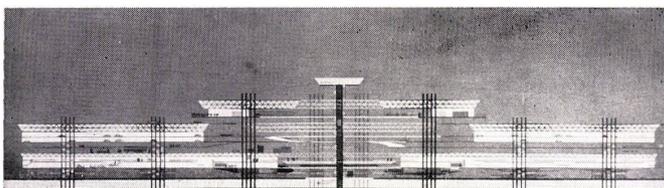
9 a



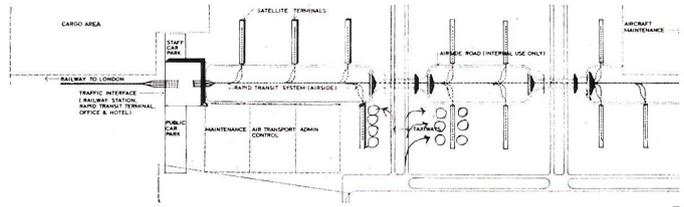
9 b



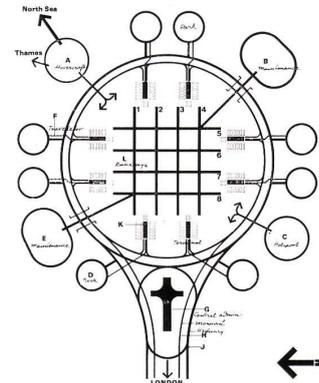
9 c



9 d



7



8

6a Deutsche Arbeitsgemeinschaft Airbus. Unterirdische Abfertigungseinheiten zwischen Lande- und Startbahn.

6b Unterirdische Abfertigungseinheiten. Aus «Airports for the Future», Proceedings of the Conference Institution of Civil Engineers, London.

7 Entwurf für den dritten Londoner Flughafen. British Airport Authority. Aus «Interbuild», London.

8 Flughafen London-Sheppay, Entwurf: Matthews. Aus «Official Architecture and Planning», London.

9a Vertikalsystem. Wettbewerbsprojekt Berlin-Tegel. Entwurf: Kraemer, Strizic, Witt.

9b Vertikalsystem, Vorfahrtsebene (Ausschnitt).

9c Vertikalsystem, Parkebene.

9d Vertikalsystem, Schnitt.

Boeing 707 6 m lang sind (Bild 4). Die Brücken führen schräg von oben zum Rumpf des Flugzeugs. Die Abferräume liegen 6 bis 7 m über dem Rollfeld, damit Großflugzeuge mit den Tragflächen sowie die Boeing 707 und verwandte Typen mit dem Rumpf darunterrollen können. Besonders wichtig für die Wartung der Flugzeuge ist die absolute Bewegungsfreiheit auf dem Vorfeld vom Augenblick des Anrollens bis zum Abflug. Bei der Konstruktion einer 40 m langen Teleskopbrücke aber ist es kaum denkbar, daß man ohne Abstützung auf dem Boden auskommen könnte.

An dieser Stelle möchte ich den Vorschlag der deutschen Arbeitsgemeinschaft Airbus für eine unterirdische Verbindung erwähnen, der auf der Londoner Tagung gezeigt wurde (Bild 5). Der Vorschlag ist zwar für den besonderen Fall des Airbus ausgearbeitet, doch ist er für alle Einfahrtsituationen verwendbar. Die Haltestelle der Untergrundbahn ist besonders günstig niveaugleich an die Abfertigung angeschlossen. Würde man die Wagnvorfahrt bis direkt über dieses Trasse der Untergrundbahn verschieben, würden auch die Wege für Personenwagen- und Busbenützer günstiger werden. Eine kurze, kreuzungsfreie Wegführung sollte von der hier notwendigen Rolltreppe zwischen Personenwagen- und Busvorfahrt gebildet werden. Wir erkennen, daß dieses Schema kurze und bequeme Fußwegverbindungen und eine rationelle Gepäckbeförderung sichert. – Die Arbeitsgemeinschaft hat aber noch eine zweite unterirdische Anbindungsmöglichkeit entwickelt (Bild 6). Hier steht ähnlich wie bei Paris-Nord die Bewegung des Flugzeugs im Vordergrund. Start- und Landebahn sind getrennt. Dazwischen liegt das Vorfeld und unter diesem das Netz einer internen Bahn mit vielen Haltestellen, die zugleich Abfertigungsein-

heiten sind. Aus diesen Einheiten kann der Passagier über Treppen auf kürzestem Weg zu seinem Flugzeug gelangen. Leider müssen Personenwagen- und Busbenützer ebenso wie die Benutzer der städtischen Schnellbahn weit außerhalb in die interne Flughafenbahn hinüberwechseln.

Das Linearsystem, das der Leiter der britischen Flugplatzdirektion, Mr. Hole, für einen dritten Londoner Flughafen vorführte, ist neuartig. Der öffentliche Verkehr wird an einem Verkehrsumschlagplatz zu einem internen Schnellverkehr umgestaltet (Bild 7). Dazu dient ein zentrales Gebäude, in dem alle Dienste und sonstigen Einrichtungen untergebracht sind. In linearer Ausdehnung sind mehrere Gebäudeeinheiten hintereinander aufgereiht. Die sie verbindende interne Verkehrsader wird zwischen den Einheiten eingeschnürt, was Überbrückungen für die Rollbahnen ermöglicht. Die Rollbahnen verbinden die Vorfeldflächen mit den an beiden Seiten des Linearsystems liegenden Start- und Landebahnen. – Ein Alternativvorschlag zeigt das gleiche Prinzip, doch dezentralisiert mit Bahnhofgebäude und Hotel im Bereich der Verkehrsader. In beiden Vorschlägen ist ein Umsteigen von der Stadtschnellbahn zur internen Flughafenbahn erforderlich. Der erste Vorschlag ist aber insofern günstiger, als hier die interne Bahn direkt an jede Position geführt wird. Eine Straßenvorfahrt gibt es dagegen nicht; das bedeutet, daß alle Autofahrer am zentralen Parkplatz in die interne Bahn umsteigen müssen. Demgegenüber wird im zweiten Vorschlag die öffentliche Straße durch den gesamten Flughafen zu je einer Vorfahrt an den einzelnen Gebäudeeinheiten geführt; die Vorfahrten liegen jedoch nicht genügend zu den Positionen. Das Parkproblem wurde in beiden Vorschlägen gänzlich außer acht gelassen.



VENTUS E

Schweizer Fabrikat

DER Oberlichtverschluß

funktionssicher, den höchsten Ansprüchen der modernen Bautechnik entsprechend.

Eignet sich für Einzelverschluß und Gruppenanlagen, für Auf- und Unterputzmontage, für Holz- und Metallkonstruktionen.

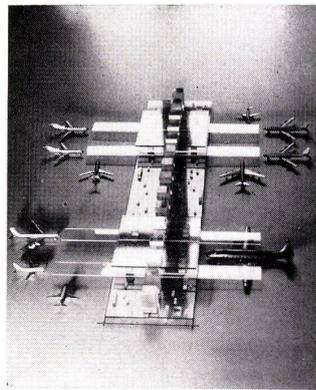
Dieser Verschluß hat sich tausendfach bewährt in Schulhäusern, Turnhallen, Bahn-, Post-, Bank- und Bürogebäuden, Fabriken, Hochhäusern usw.

Lieferung durch den Fachhandel

MSL

Unser technischer Dienst steht Ihnen zur Beratung gerne zur Verfügung.

Schloß- und Beschlägefabrik AG
4245 Kleinlützel SO
Telephon 061 / 89 86 77 / 78



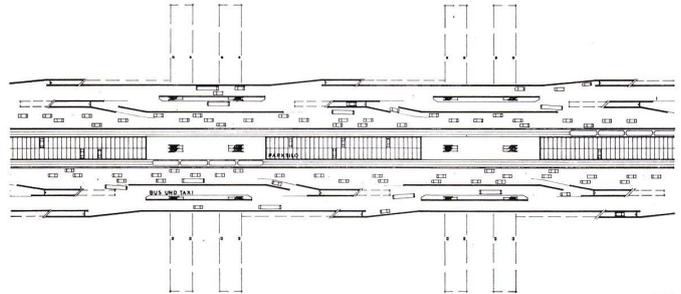
10a

10a
Linearsystem, Systemmodell. Forschungsarbeit Z. Strizic, Mitarbeiter: R. Koschel, P. Lohmann.

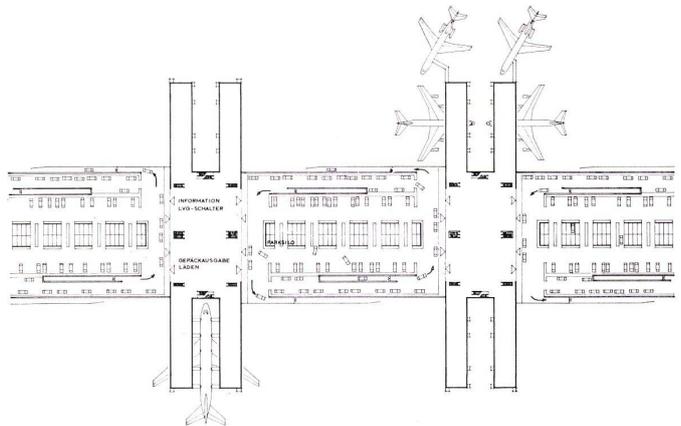
10b
Linearsystem, Zufahrtsebene (± 0).

10c

Linearsystem, Abfertigungsebene ($\sim + 6,5$).



10b



10c

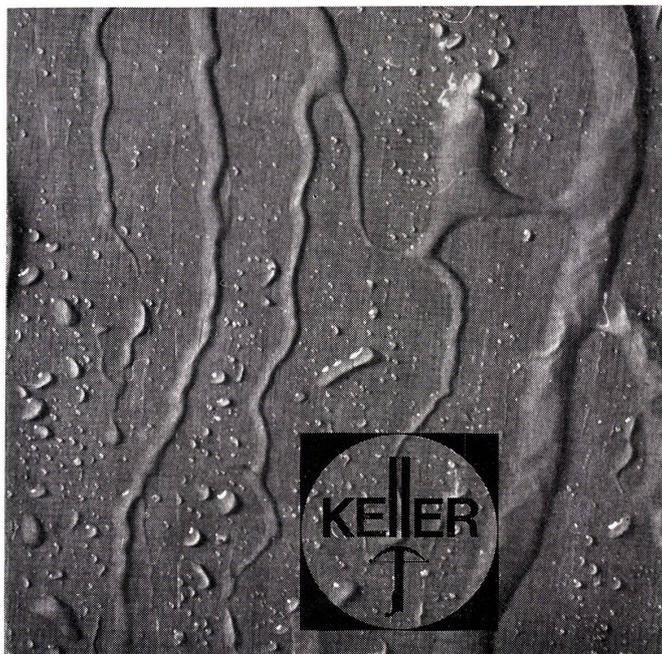
Ein anderer Vorschlag für den dritten Londoner Flughafen blieb bei der Tagung unerwähnt, ist aber in der Zeitschrift «Official Architecture and Planning» veröffentlicht worden. Als Standort wurde Sheppey an der Mündung des Midway River, 46 Meilen östlich der Stadt, gewählt. In Abwandlung der Grundkonzeption von Heathrow, wo der Empfangssektor inselartig im Fluggelände liegt, wird in diesem Beispiel das Fluggelände mit einem orthogonalen System von Start- und Landebahnen zur Insel, die von einer kreisförmig verlaufenden Verkehrsader und acht Empfangsgebäuden umgeben ist (Bild 8). Bezeichnend ist, daß die Straße ausschließlich zu den Parkflächen geführt wurde, von denen aus die Verbindung zu den Empfangsgebäuden mit Hilfe von Rollsteigen oder ähnlichen Verkehrsmitteln geschaffen wird. Die Einschienenbahn ist hingegen in jedes Empfangsgebäude, wahrscheinlich sogar bis zu jeder Position geführt. Auch bei dieser Lösung wird das Problem des Parkens in den Hintergrund gestellt, wodurch nicht nur Privatwagen, sondern auch Busse von Stadtbüros und solche des öffentlichen Verkehrs in ungünstige Positionen geraten. Dabei ist bemerkenswert, daß für diesen Verkehr von äußeren Einflüssen völlig geschützte, umschlossene Straßen vorgeschlagen werden. Sie sollen

zum Teil sogar vom Erdboden abgehoben werden und zu der Stahlkonstruktion eine Plastik- und Glas- hülle erhalten. Eine Komponente mehr zur Abrundung der Charakteristik des britischen Beitrags. Die besonderen Merkmale der britischen Vorschläge sind folgende:

1. Städtebauliche Untersuchungen der Wegführungen innerhalb Londons, mit dem Ziel, einen fließenden Schnellverkehr aus allen Richtungen der Stadt zu allen Flugplätzen sicherzustellen.
2. Pläne für Straßen, die unabhängig von der Witterung eine gute Verkehrsführung garantieren.
3. Besondere Berücksichtigung des Schienenverkehrs (Einschienenbahn), teilweise auch des öffentlichen Busverkehrs.
4. Umformen des öffentlichen Verkehrs innerhalb des Fluggeländes in einen internen Schnellverkehr, der bis zu den Positionen geleitet wird (Drive in).
5. Fernhalten des Kraftfahrzeugverkehrs (Personenwagen); entfernt gelegene Parkplätze.
6. Offene, erweiterbare Anlage für Massenverkehr bis zu 30 Millionen Fluggästen jährlich.

Im Verlauf der Londoner Tagung hatte ich selbst Gelegenheit, zwei Systeme vorzuführen, in denen die komplizierten Zusammenhänge auf

Was sind bakelisierte Sperrholzplatten?



Kochwasserfest verleimte Sperrholzplatten werden beidseitig mit einem Bakelit-Film überzogen und wirken dadurch sehr ästhetisch. Dieses Veredlungsverfahren sowie die bestbewährte, kochwasserfeste Verleimung verleihen der Sperrholzplatte eine geradezu erstaunliche Widerstandsfähigkeit gegen alle Witterungseinflüsse

Eigenschaften:

- durch die Bakelisierung wird die Oberfläche absolut wasserabstossend
 - die Haltbarkeit wird dadurch soweit vergrößert, dass in vielen Fällen kein besonderer Oberflächenschutz mehr erforderlich ist
 - gute thermische Isolationswirkung und günstige akustische Eigenschaften
 - gutes Stehvermögen, hohe Festigkeit bei geringer Dicke und sehr niedrigem Gewicht
 - grossflächig und deshalb arbeitssparend
- Anwendungsgebiete:**
- Holzbauten aller Art
 - Wohn- und Wochenendhäuser
 - vorgefertigte Elemente, die in kürzester Zeit an Ort und Stelle zusammengesetzt werden können
 - Baracken, Kioske, Werk-Kantinen.
 - Umkleidekabinen in Strandbädern und auf Sportplätzen
 - Fassadenverkleidungen
 - Schiff- und Bootsbau
 - Wohnwagen- und Waggonbau
 - Verpackungskisten für feuchte oder feuchtigkeitsempfindliche Güter
 - Betonschalungen etc.

Lieferbare Holzarten und Grössen:

Holzarten:	Okumé Limba Buche
Dimensionen:	Okumé und Limba 220 x 125 cm und 255 x 125 cm Buche 220 x 125 cm je 4 bis 40 mm dick
Lieferung:	durch den Fachhandel

Zur Lösung aller Probleme über Anwendung oder Verarbeitung von bakelisiertem Sperrholz, steht Ihnen der kostenlose Beratungsdienst zur Verfügung
Keller + Co AG Klingnau 056 45 27 70

Keller+Co AG Klingnau

neue Art und Weise gelöst sind: ein Vertikalsystem, das wir (Kraemer, Strizic, Witt) für den Wettbewerb Berlin-Tegel vorgeschlagen hatten, und ein Linearsystem, das sich aus der schon erwähnten Forschungsarbeit an meinem Lehrstuhl ergeben hat.

Bei dem vertikalen System sind alle Funktionen übereinandergelegt. Dadurch wurden alle Kreuzungen der Wege vermieden, die Wege verkürzt und der Verkehr dekonzentriert. Für Vorfahrten aller Art (Personenwagen, Taxi, Bus) bieten sich ohne Schwierigkeiten die notwendigen Längen (Bild 9). Die schwierigen Hauptforderungen, Vorfahrt und Parkplätze einerseits, die Position andererseits so nah wie irgend möglich an die Abfertigung zu legen, können in diesem System leicht erfüllt werden. Der Grundriß zeigt, daß das Gebäude in vier zentrumbezogene Arme unterteilt ist - ein sicheres Mittel, Übersichtlichkeit und Maßstäblichkeit zu fördern. Parkplätze sind in ausreichender Zahl vorhanden und können der Positionen direkt zugewiesen und jederzeit erweitert werden.

Das Linearsystem beruht auf der engen Bindung der Hauptverkehrsader an das Empfangsgebäude (Bild 10). Um Übersichtlichkeit, Bequemlichkeit und menschlichen Maßstab zu gewährleisten, beschränkt man die Zahl der Positionen auf 8 bis 12. Bei größerem Bedarf werden mehrere Einheiten aneinandergereiht. Damit auch Großflugzeuge mit all ihren Türen angeschlossen werden können, wurde eine Dockform entwickelt, in die Großflugzeuge hineinfahren, während kleinere Typen (etwa vier) von außen in «nose-in»-Stellung darunterfahren können (Detailschnitt4). Das über die Verkehrsader gehobene Gebäude ermöglicht eine Aufgliederung der Zubringerstraße direkt unter den Empfangsräumen in mehrere Rampen und Vorfahrtsbahnen. Die Rampen führen auf die Ebene der Abfertigungs- und Abrufräume zu weiteren Vorfahrten und zu den Einfahrten in die Parkgaragen. Für den Zubringerdienst aus der Luft ist das Dach vorgesehen. Dadurch, daß die Passagieräume in der Mitte zwischen Boden- und Luftzubringer liegen, ergeben sich für alle Beteiligten kurze Wege. Die Möglichkeit, in zwei Ebenen vorzufahren, sichert ausgiebige Vorfahrtslängen.

Sosehr sich die gezeigten Linearsysteme voneinander unterscheiden mögen, eines haben sie gemeinsam: die Aufgliederung in einzelne voneinander mehr oder weniger unabhängige Bauten. Die Gliederung folgt aus dem Bestreben, dem ins Riesenhafte ausartenden Maßstab zu begegnen. In bezug auf das Parken unterscheiden sich die britischen Vorschläge von den unseren insofern, als sie die Bequemlichkeit für die Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel derjenigen für Selbstfahrer voranstellen. Der Selbstfahrer hat nicht mehr die Vorteile einer Einfahrt. Sein Wagen bleibt weit draußen, und die restliche Entfernung muß mit einem internen Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Die Umsteige- und Wartezeit zum zweiten Verkehrsmittel ist neben dem Gepäcktransport eine zusätzliche, unzumutbare Belastung. Es zeigt sich, daß durch das Weglassen einer einzigen Forderung sich das Gesamtproblem beträchtlich verein-

fachen läßt, zugleich ist jedoch klar, wie wenig der Erfolg eines solchen Verfahrens befriedigen kann.

Wie bereits erwähnt, bietet der französische Beitrag in der Lösung für Paris-Nord eine Besonderheit, da in ihm vorwiegend von der Forderung nach selbständiger Bewegung der Flugzeuge ausgegangen wurde. Es handelt sich hierbei zweifellos um eine wichtige Untersuchung, die möglicherweise in Zukunft zu leichter realisierbaren Lösungen führen könnte. Grundsätzlich aber sollte man von all denjenigen Forderungen niemals ablassen, deren Erfüllung weitere Zeitersparnis und größere Bequemlichkeit für die Fluggastpassagiere mit sich bringt.

Kongreßbericht

Bericht über den IFI-Kongreß am 7. und 8. September 1967 in der Academie van Bouwkunst in Amsterdam

Das Thema des zweiten vom IFI veranstalteten Kongresses war die Integration der Innenarchitektur, der Architektur und des Städtebaus. Der Kongreß wurde von einhundertsechzig Innenarchitekten, Architekten und Städtebauern sowie von anderen Spezialisten aus fünfzehn Ländern besucht.

Auf die Eröffnung folgte die erste Vorlesung, in welcher Frau Cora Nicolai-Chaillet die historische Entwicklung der Baukunst skizzierte und eine Theorie über ihre heutigen und zukünftigen Verhältnisse darlegte. Die Vorlesung betonte die Einheit von Städtebau, Architektur und Innenarchitektur und erklärte, es gebe keine Trennung und dürfe auch keine zwischen diesen drei Gebieten geben. Es gibt keine getrennten Tätigkeitsgebiete für den Innenarchitekten, Architekten oder Städtebauer, die die menschliche Umgebung schaffen; es gibt voneinander abhängige Teile unserer vom Menschen gemachten Welt, wo Städtebau das Planen in großem Maßstabe, Architektur das Planen in Mittelmaßstabe und Innenarchitektur das Planen in kleinem Maßstabe vertritt.

Der zweite Tag des Kongresses begann mit einer Vorlesung von Herman Hertzberger, betitelt «Form und Programm rufen sich gegenseitig auf».

Danach hielt Professor Ing. N. J. Habraken, Architekt und Professor an der Technischen Hochschule in Eindhoven, eine Vorlesung, «Raum für den Menschen» betitelt.

Über das Verhältnis zwischen Innenarchitekten, Architekten und Städtebauern sagte Professor Habraken: «Wir sind uns bewußt, daß die verschiedenen Architekturdisciplinen ineinander übergreifen. Es ist nicht möglich, strenge Unterscheidungen zwischen der Arbeit des Innenarchitekten, des Architekten und des Städtebauers zu ziehen. Professor Habraken betonte, daß damit natürlich nicht gemeint sei, daß jeder fähig sein müsse, alles selbst zu tun, daß jeder aber wissen muß, was andere auf den anderen Gebieten tun. Erst wenn wir den Zusammenhang zwischen unserem eigenen Werk und dem Werk anderer erkennen, können wir unsere eigene begrenzte Tätigkeit weitertreiben.»