

**Zeitschrift:** Centrum : Jahrbuch Architektur und Stadt  
**Herausgeber:** Peter Neitzke, Carl Steckeweh, Reinhart Wustlich  
**Band:** - (1992)

**Artikel:** Flughafen München, Passagierabfertigungsbereich Terminal 1 - Zentralgebäude mit Tower - Parkhäuser - S-Bahnhof - Aussenanlagen : Hans Busso von Busse & Partner, Blee, Büch, Kampmann  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1072995>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 13.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Flughafen München, Passagierabfertigungsbereich Terminal 1 – Zentralgebäude mit Tower – Parkhäuser – S-Bahnhof – Außenanlagen

Generalplaner:	Hans Busso von Busse & Partner, Bles, Büch, Kampmann, München
Projektleitung:	H. Stoessel
Visuelle Kommunikation:	Mac Kneißl, München
Außenanlagen:	Gottfried und Toni Hansjakob, München
Tragwerksplanung:	W. Abelein, G. Scholz, München, und Grebner, Mainz

### *Landschaft und Flughafen: der Ort*

In einer engen Verflechtung der Anlagen des Zentralbereiches der Passagierabfertigung mit der Landschaft liegt eines der wichtigen, übergeordneten Planungsziele begründet. Die charakteristischen Erscheinungsbilder des Erdinger Moores, die Offenheit und Weite seiner Horizonte, seine Licht- und Farbtransparenz und die Großzügigkeit seiner geometrischen Formen sind ebenso prägende Gestaltungsmerkmale, wie die Geradlinigkeit der Wege und Alleen, der Gräben und der Dämme. Die virulente Menge funktionaler, technischer und kommunikativer Anforderungen in einer Baugestalt zu ordnen, in welcher elementare Formbilder solcher Art erkennbar aufscheinen, war die große Herausforderung unserer Aufgabe:

Weitgestreckte, horizontale Gebäudekonturen und modulare Reihungen, die transparenten Flächen der Glasfassaden mit ihren Beschattungsanlagen und eine strikte, von Baum- und Horisonthöhe abgeleitete Höhenbegrenzung sind deshalb für die Sprache der Architektur bestimmend. Wichtige Maßstabsfragen spielen eine Rolle: während für Struktur und Gliederung der geradlinigen, westlichen, dem Vorfeld zugewandten Fassade das Flugzeug und dessen Dimension Grundlage ist, stellt sich im Unterschied dazu die östliche

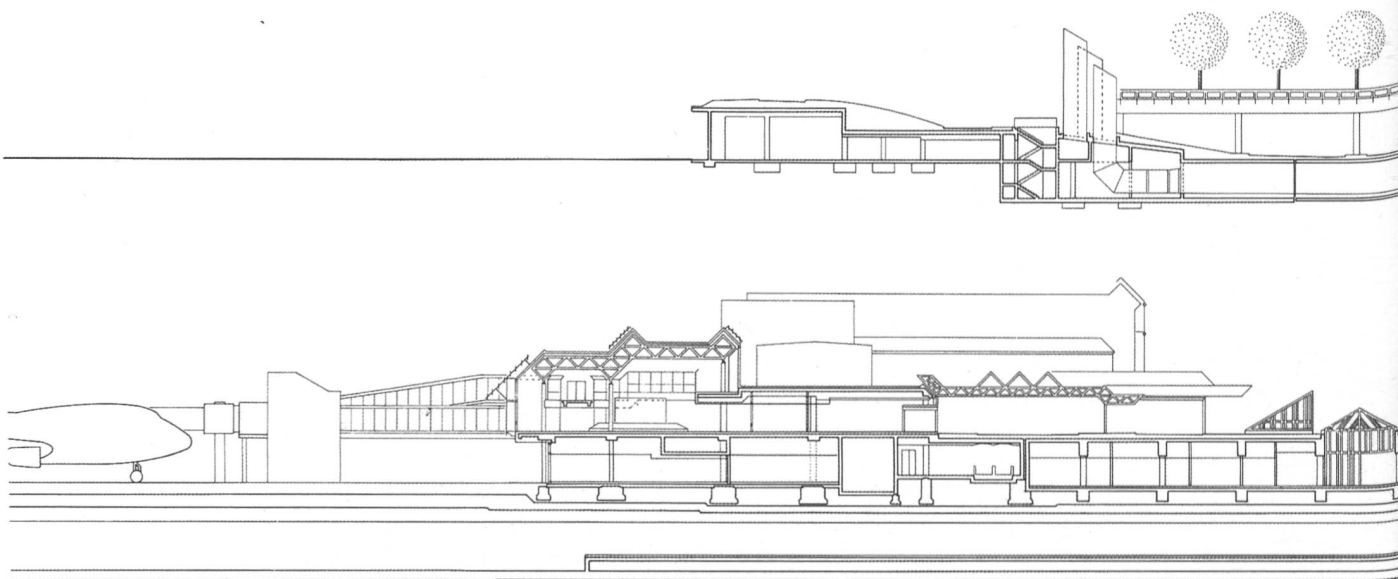
Fassadenabwicklung durch eine differenzierte und raumbildende Ausformung dar. Zudem wird mit glasüberdachten Vorfahrten, mit Alleebäumen und mit großzügigen Grünflächen dem Bedürfnis des Passagiers nach Überblick und Orientierung Rechnung getragen. So werden die beiden Fassaden des Passagiergebäudes bautechnisch zwar von den gleichen Systemen und Elementen geprägt, jedoch verhalten sich diese kontrapunktisch, durch unterschiedliche Nutzungen veranlaßt.

Zudem: Ein Flughafenbauwerk, dessen Form und Transparenz die charakteristischen Züge der Landschaft mitschwingen läßt, provoziert zweifellos Möglichkeiten und die Faszination moderner und innovativer Techniken:

Großflächige und heizbare Fassadenelemente, ein aus Rohrregistern entwickeltes Licht- und Sonnenschutzsystem sowie dessen ausgeklügelte elektronische Steuerung und energiebewußt eingesetzte Klimatechnik erlauben es, Gebäude und Räume großzügig zur Landschaft, zum Himmel und zum Licht zu öffnen.

In dieser Beziehung der Gebäude und der Räume zum Licht findet das landschaftsbezogene Konzept seinen stärksten Ausdruck. Landschaft und Himmelschaft: Das große Bauwerk wird sinnfällig in einen größeren Zusammenhang gestellt.

Querschnitt durch das Zentralgebäude mit der S-Bahn-Station  
Querschnitt Passagierabfertigungsgebäude und Längsschnitt Zentralgebäude mit S-Bahn-Station



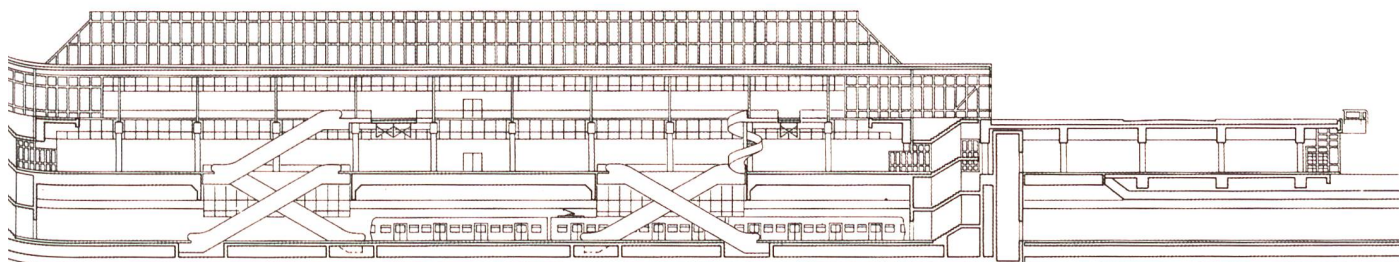
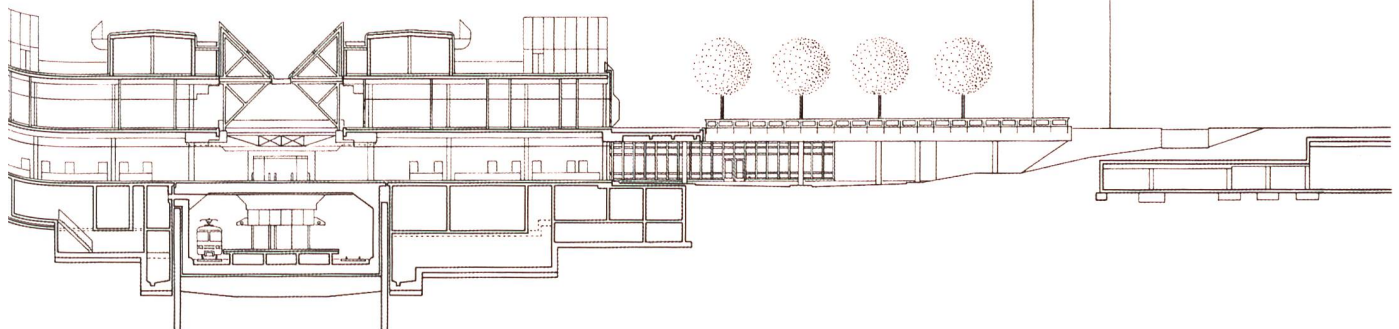
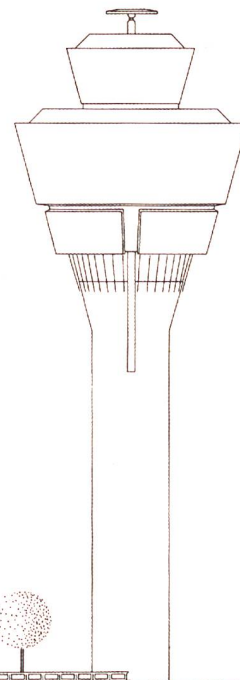


*Zum Himmel und zum Licht geöffnet*

Diesem Licht und der Lichtführung kommt bei der gestalterischen Bewältigung von Großräumigkeit und additiver Baustruktur – und um eine solche handelt es sich bei dem Zentralbereich der Passagierabfertigung – allergrößte Bedeutung zu. Über die Zweckbestimmung einer ausreichenden Belichtung hinaus vermittelt das Spiel des Lichtes den Tages- und Jahresrhythmus. Es vermag die Allgegenwärtigkeit technischer Perfektion, die aus vielen Gründen unerlässliche Regelmäßigkeit konstruktiver und funktionaler Strukturen durch eigene Wirkungsformen zu überlagern. Es überträgt den Räumen wechselnde Erscheinungsbilder; Licht vermag zu stimulieren, Licht weckt Phantasie.

Licht ist in seinen unterschiedlichen Qualitäten eingesetzt: als diffuses, indirektes und direktes Licht. Auch seine Intensitäten wechseln: als Zenitlicht beispielsweise oder Streiflicht. Aus unterschiedlichen Richtungen einfallend, nimmt es vom Raum Besitz: durch senkrechte und durch schräg gestellte Öffnungen, durch Kuppeln, Gräben und durch Schlitze.

Licht bedarf des Körperhaften zu seiner Wirkung. Form und Farbe bringen es zur Geltung, auf Oberflächen, an Kanten und Profilen, durch Schatten. Die Wirkungsweise der





(Fotos: Jens Weber, München)

Farbe Weiß ist hierbei unübertroffen. Weiß – die anspruchsvollste und die ausdrucksstärkste aller Farben: Der weiße Flughafen!

Der Gedanke knüpft an Traditionen: Im Barock war man sich der regionalen Besonderheit dieses Lichtes im Voralpenland bewußt. Der Farbe Weiß war höchster Gestaltwert eingeräumt.

Deshalb sind keine Buntfarben zur Anwendung gekommen. Lediglich ein Silber zeigt sich im technischen Detail, als Zink, als Aluminium oder Edelstahl.

Die Ausnahme: Alle Fluginformationen haben weiße Schriftbilder auf lavendelblauem Untergrund. Otl Aicher hat diese außergewöhnliche Farbe zu unserem Licht- und weißen Farbkonzept der Architektur entworfen. Sie fand später Eingang in das visuelle Erscheinungsbild der gesamten Flughafenanlage.

Licht und seine Farbe stellen Bezüge her und wecken Assoziationen, mit denen die landschaftlichen und kulturellen Eigenheiten des *genius loci* angesprochen werden.

Licht vermittelt Offenheit und Weite und Vertrauen – sympathische, unerläßliche Raumerfahrungen. Der Passagier verbindet sie mit dem Erlebnis Fliegen.

In diesem Sinne bedingen das Licht und die Farbe Weiß einander. In ihrem wechselvollen Wirken und im Spiel mit Raum sehen wir geeignete Bedingungen, dem Bauwerk Eigenheit und Identifikation zu geben.

Die Beleuchtung folgt anderen Gesetzen. Doch auch sie hat Anteil an der Vielfalt und der Spannung zwischen Form und Raum.

### *Die Sprache der Technik*

Konstruktion und Form sind die Determinanten der architektonischen Gestalt. Sie bestimmen das Bild des Bauwerkes.

Die Entscheidungen über Material und Systeme der Tragwerke sind von einer Reihe konzeptioneller Grundsätze bestimmt:

Die Tragwerke entwickeln sich aus den Bedingungen, die sich aus räumlichen Funktionen, ihrer Lage im Gesamtgefüge und den statisch-konstruktiven Erfordernissen ergeben;

die Tragwerke sind zu eigener Gestalt gebracht. Ihre Form folgt Gesetzen des Kraftverlaufes und den Bedingungen aus Material und Herstellung;

die Tragwerke sind konstitutive Elemente der Raumgestalt und deshalb sichtbar, wo immer dieses möglich ist;

die Tragwerke folgen den räumlichen Vorstellungen von Maßstäblichkeit und Eleganz, von Leichtigkeit und Transparenz;

die Tragwerke im vorgenannten Sinne sind die Ingeniöse, im Erscheinungsbild spielerische Bewältigung der Gesetze der Schwerkraft. Wir streben als eine Qualität des Raumes mit ihnen die Auflösung von Größe und Masse an.

Für alles, was den Raum begrenzt, für Fenster und Fassaden, für Treppen, Rampen, Brüstungen und Geländer und für Decken gelten diese gestalterischen Grundsätze sinngemäß: nicht das „Verpacken“, sondern strukturelles Offenlegen technischer und funktionaler Notwendigkeiten ist konzept-



tionelles Anliegen. Die Elemente der versorgungs- und informationstechnischen Systeme, die Leitungen, Trassen, Rohre und Gehäuse werden in diese Auffassung struktureller Gestaltung einbezogen.

In der Geometrie ist die Harmonie der Proportionen angelegt. Der Raster ist Ordnungs-, nicht aber Gestaltungsprinzip. Denn Ordnung ohne Phantasie ist das Eintönige schlechthin, ist das Unzureichende der reinen Zweckform. Deshalb bestimmen Vielfalt und Lebendigkeit auch die geometrischen Ordnungen dieses Bauwerkes.

Es wechseln ungerichtete mit gerichteten Systemen. Raster ändern sich und Winkel. Sie bestimmen Reihung, Richtung, Rhythmus aller Teile im Grundriß wie im Aufriß. Das Modulmaß von 120 cm wechselt mit der ihm proportional zugeordneten Maßeinheit von  $\sqrt{2} \times 120$  cm. Sie bestimmen auch das Ornament, jene durchgängige Ordnung auf Decken, Wänden und auf Böden, die den Raum entscheidend prägt; nicht um beziehungsloses Dekorieren und Verpacken, nicht um triviales Formvergnügen ist es uns gegangen.

Es gilt die Loos'sche Formel wie ehemals auch heute: das Ornament, wie es das 19. Jahrhundert sah, ist tot. Doch andererseits: wenn Ornament als Teil des Ganzen, aus innerem Gefüge und Gehalt entwickelt ist, scheint sein Beitrag für die Botschaft der Gestalt bisweilen unentbehrlich. Die Baukunst muß sich auf ein Mehr einlassen. So sind die Konstruktionen und das Material, so sind die technischen Systeme jenseits aller Funktionalität in räumlicher und baulicher Gestalt zusammengeführt, in welcher der Anspruch auf

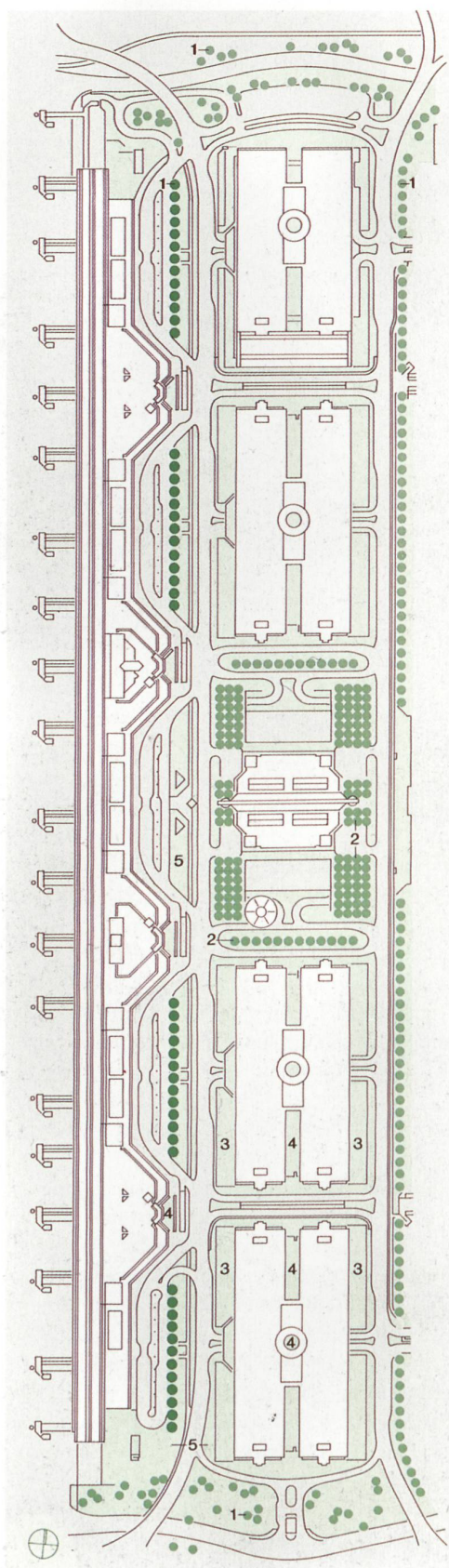
Menschlichkeit in einer durch Technik vorbestimmten Welt sinnfällig zum Ausdruck kommt.

Mit dieser Haltung und mit diesem Anspruch unseres Konzeptes haben wir Richtung gegeben und Einfluß genommen auf das visuelle Erscheinungsbild der Anlagen des neuen Flughafens. Gemeinsam mit unseren Architektenkollegen aus der Wettbewerbsphase und mit Otl Aicher und Eberhard Stauß gelangten wir zu gestalterischen Konventionen, die im übergeordneten Erscheinungsbild, in den späteren Gestaltungsrichtlinien und in anderen Projekten mehr oder weniger ihren Niederschlag gefunden haben.

#### *Nutzung – Raum, Weg, Orientierung und Erlebnis*

Raum und Weg vermitteln sich dem Benutzer des Flughafengebäudes als Erlebnis, als Wahrnehmung und räumliche Erfahrung eigener Art. Die Qualität dieser Erfahrung steht zur gestalterischen Qualität der baulichen Umgebung in direkter Wechselbeziehung. Sie mitbestimmt sein Verhalten im Raum. Wohlbefinden, das Gefühl des „Nicht-ausgeliefert-Seins“ oder aber Angst und Verlorenheit, sind selbstverständliche Reaktionen auf räumliche Qualitäten, im positiven wie im negativen Falle. Bei baulichen Anlagen mit der Dimension und der technischen Komplexität eines Flughafens haben diese Fragen hohen Stellenwert.

Die Räume des Zentralbereiches der Passagierabfertigung entwickeln sich aus funktionalen, technischen und ästhetischen Anforderungen. Sie sind gewissermaßen ein flugha-



Übersichtsplan  
Landschaftsgestaltung  
Vorfahrten und Parkhäuser  
Maßstab 1:5000

- Solitäräume (1, 2)
- Flächenbepflanzung (3)
- Innenhofbegrünung (4)
- Gebrauchsrasen (5)

fen-spezifisches Instrumentarium, dessen Gebrauchswert für den Benutzer auf physischer und psychischer Ebene liegt. Räume fügen sich zu Raumfolgen. Das hierin angelegte bauliche Kontinuum ist deshalb auch im Blick auf Orientierung, Erlebnis und das unbefangene Vergnügen an einer nicht alltäglichen Flughafenatmosphäre angelegt. Dieses ist umso eindrucksvoller, je ausdrucksvoller die abfolgenden Räume selbst sind: durch ihre Dimension und Richtung, durch ihre Konstruktionen, durch Proportionen und durch ihre Lichter. Mit solchen abgestimmten Wechsel unverwechselbarer Orte ist ein weiterer Weg beschritten, die Größenprobleme dieser Aufgabe zu bewältigen.

Bauliche Konzentrationen in der Größenordnung eines Flughafens erfordern leicht erfassbare, durch-schaubare Raumstrukturen. Funktionalität heißt hier:

Zurecht-finden, Auf-finden, Wieder-finden, Vor-finden. Dem Informationsschild allein wird dieses nicht überlassen. Es ist deshalb ein ausgewogenes Maß zwischen unmittelbarer und mittelbarer Informations-Gebung angestrebt: Architektur und Raumgestalt werden wesentliche Orientierungshilfen leisten.

Dieser Grundsatz findet im Zentralbereich der Passagierabfertigung seinen Niederschlag

in einer, das räumliche Systemverständnis für die Gesamtanlage unterstützenden Wegeführung;

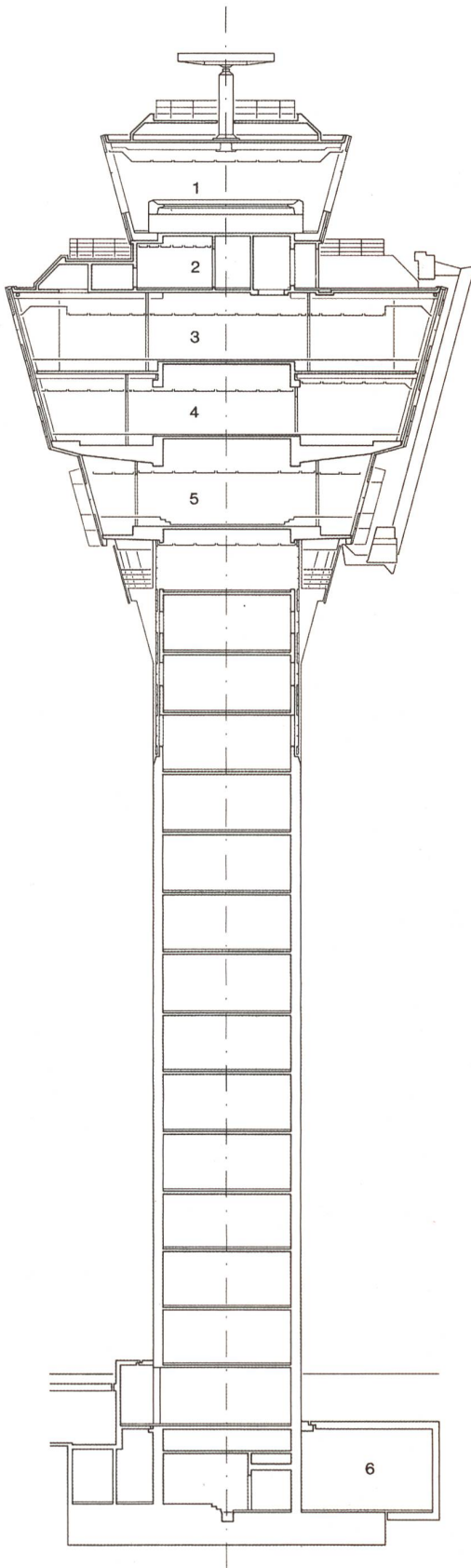
in guter Orientierungsmöglichkeit durch leichtes Erfassen einprägsamer Örtlichkeiten, durch Übersichtlichkeit und Transparenz der Räume und Raumfolgen;

in einer plausiblen Informationsvermittlung mit Hilfe eines durchgängigen Systems. Dieses bedient sich gleicher Informationsträger, gleicher Farbe, hellblau und bekannter Zeichen und Symbole.

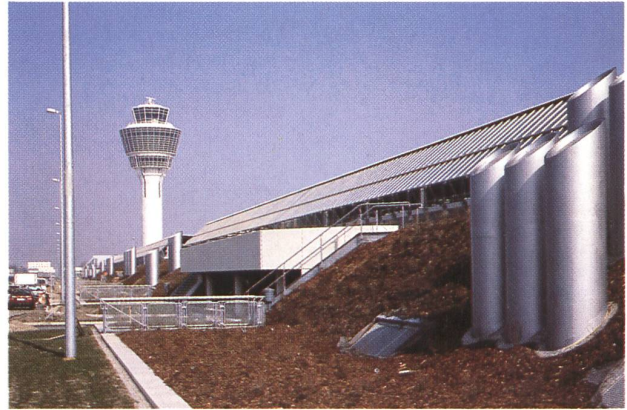
Raumform ist Mitteilung an den Passagier. Auch in diesem Sinne entsteht ein empirischer Zusammenhang zwischen Form und Inhalt. Diese Erfahrung des Passagiers stützt sein Verständnis für die Anlage:

Gegen die vielerorts angewandte, jedoch untaugliche, weil verunsichernde Methode der Zwangsführung verwirklicht das Konzept das Prinzip einer offenen, auf Orientierung im weitesten Sinne angelegten Raumstruktur.

Das bedeutet, daß die die Raumgestalt charakterisierenden Elemente auch Informationen sind, wie beispielsweise die Richtung eines Raumes, sein spezifischer Außenbezug, sein Ambiente oder seine Lichtführung. In diesem Sinne gilt für alle Einzelbereiche wie für das Bauwerk als Ganzes: Der



Ansicht vom Tower  
Kontrollraum (1)  
Maschinenraum (2)  
Wetterdienst (3)  
Technikebene (4)  
Vorfeldkontrolle (5)  
Haustechnikzentrale (6)





semantische, d. h. zeichenhafte Aspekt der Architektur trägt zum Systemverständnis, zur Wegeführung und zur Orientierung Wesentliches bei.

Werbung ist ein Teil des Flughafengeschehens. Nicht diese Tatsache an sich, sondern ihr maßloser Stellenwert im Erscheinungsbild macht vielen Flughäfen zu schaffen und überzieht ihre Eigenständigkeit und Charakteristik mit weitläufiger Uniformität. Für den Münchner Flughafen ist diese Art weitgehender Kommerzialisierung nicht Leitbild. Hier wird Werbung im Zusammenhang mit dem gesamten Informationsangebot der Nachrichten, der Zeichen, der Formen und Symbole gesehen. In einer geometrischen und hierarchischen Ordnungsstruktur, die in einer dialogischen Beziehung zur Architektur steht, wird die werbliche Botschaft in den Raum getragen. Dabei gilt das von Michael Schirner entwickelte Prinzip: Werbung soll den architektonischen Raum bereichern, ihn aber nicht belasten.

Hiermit im Zusammenhang steht die verwirklichte Idee von nicht „funktionsbesetzten Freiräumen“. Kunst, verstanden als Teil des Raumes und dessen Botschaft, hat hier ihren genuinen Ort. Kunst ist notwendiges emotionales Äquivalent in einem Umfeld technischer und informativer Rationalität.

Waren es auf der einen Seite Komplexität und Größenordnung der Aufgabe, die sich uns als die entscheidende Herausforderung für den architektonischen Anspruch stellte, so galt es gleichermaßen, jenen anderen Ansprüchen gerecht zu werden, die in den Erwartungen des Einzelnen und in den Qualitäten des „Ortes“, in Landschaft und Kultur begründet liegen. In einer Architektur des Maßvollen und der Rücksichtnahme, in einer Architektur, die das Angemessene mit dem Schönen zu verbinden weiß, haben wir die Maxime unseres planerischen Handelns gesehen.

*H. B. v. B.*

