

Zeitschrift: Centrum : Jahrbuch Architektur und Stadt
Herausgeber: Peter Neitzke, Carl Steckeweh, Reinhart Wustlich
Band: - (1994)

Artikel: Flughafen Hamburg, Passagierterminal, 1993 : von Gerkan, Marg + Partner
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1072902>

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: 17.04.2026

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

Flughafen Hamburg, Passagierterminal, 1993

Architekten: von Gerkan, Marg + Partner, Hamburg
Meinhard von Gerkan, Volkwin Marg, Karsten Brauer
Entwurf: Meinhard von Gerkan, Karsten Brauer
Projektleitung: Karsten Brauer
Projektmanagement: Drees + Sommer
Wettbewerb 1986 (1. Preis)

Das strukturelle Bauprinzip faßt „Alt“ und „Neu“ integrierend zusammen und hält trotz langfristiger Ordnung genügend Freiraum für zukünftige Entwicklung offen.

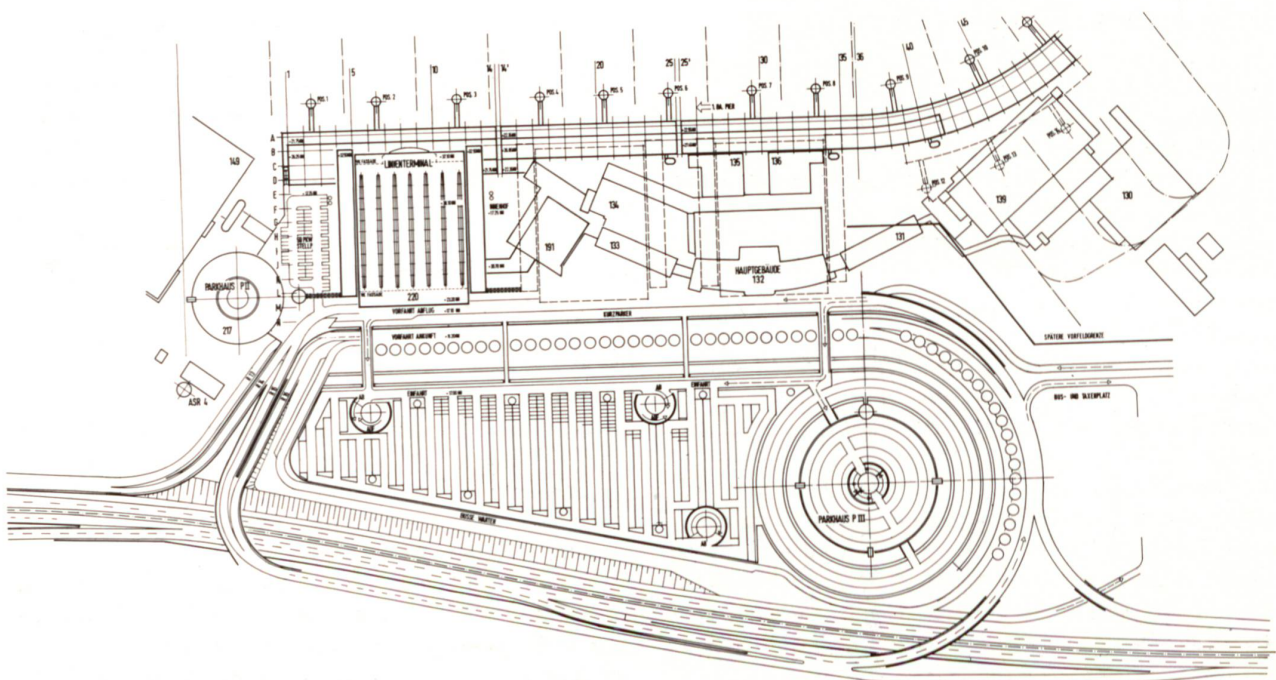
Die neue Auslandshalle stellt den ersten Bauabschnitt dar. Der Altbau kann eine Fassung erhalten und mit seinem bauhistorischen Wert integriert werden.

Das gleiche Ordnungsprinzip erlaubt es, die gesamte Baub substanz durch Neubauten zu ersetzen.

Der neue Terminal ist als weite luftige und tageslichtdurchflutete Halle konzipiert. Das große geschwungene Dach faßt die Abflugebene mit den sich nach oben staffelnden Laden- und Konferenz- sowie Restaurant- und Besucher-ebenen zu einem großen räumlichen Kontinuum zusammen. Form und Konstruktion des Daches stellt eine Analogie zu einer Flugzeugtragfläche her. Die sieben geschwungenen, im Querschnitt dreieckigen Binder ruhen auf zwölf räumlich ausgebildeten Stützenköpfen. Diese dynamisch geformte Stahlkonstruktion steht im bewußten Gegensatz zu den monolithisch blockhaften Gebäudescheiben. Das Dach überspannt mittels sieben dreieckigen Fachwerkbinder eine Fläche von 75 x 101 m. Über diagonal

gespreizte Stützenpaare wird die Dachlast auf zwölf unten eingespannte Betonstützen abgeleitet. Trotz der lichten Spannweite von 62 m ist das Dach eine leichte und wirtschaftliche Konstruktion. Die räumlichen Fachwerkbinder nähern sich mit ihrem Querschnitt den Lastverhältnissen der Biegemomente an. Mit der großen statischen Höhe von ca. 4,5 m zwischen Unter- und Obergurt in Feldmitte nutzen sie die Querschnitte der Rohrprofile äußerst günstig aus. Die Verbindung und seitliche Aussteifung der Fachwerkbinder erfolgt über querlaufende Profilstahlpfetten. Das ganze Dach ist ohne Fugen als einheitliche Schale ausgebildet. Glasoberlichter sorgen für die gewünschte Tageslichtqualität der Halle und lassen von unten die Konstruktion im Gegenlicht ablesbar werden. Das Dach übernimmt die anteiligen Windkräfte aus der Fassade über die Spreizen in die Stützen und steht in sich selbst ohne weitere Aussteifungen. Um die Konstruktion architektonisch voll wirksam werden zu lassen, bleibt der Stahl unverkleidet und wird gestrichen. Die Dacheindeckung über den Pfetten besteht aus Trapezblechen.

M. v. G., K. B.



(Foto: Klaus Frahm)



Kritik von Sven Bardua

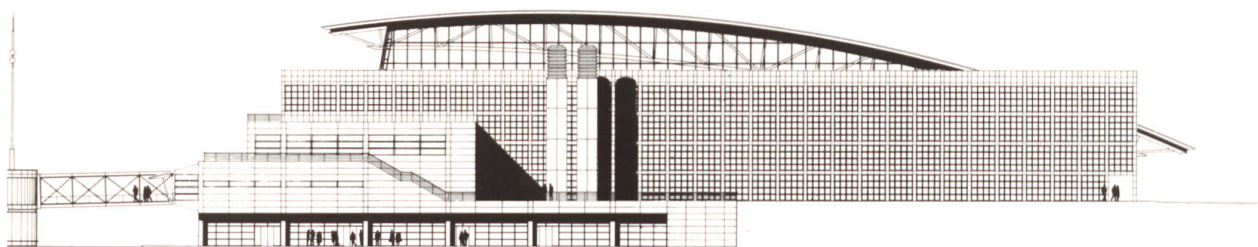
Hamburg hat einen neuen Flughafen – und den alten doch behalten. Auf dem viertgrößten Airport der Republik ist der Terminal 4 für die Passagiere in Betrieb genommen worden. Der größte Teil des Passagierverkehrs wird in Zukunft über dieses neue Herzstück der Anlage abgewickelt.

Doch die strukturellen Probleme bleiben: Mit der Erweiterung sind die Wege noch länger geworden. Und der innerstädtische Flughafen ist immer noch nicht per Bahn zu erreichen (bis 1974 gab es wenigstens eine Straßenbahn). Auch ein Autobahn- oder Fernstraßenanschluß fehlt. Eine „schnelle“ Ortsumgehung und weitere Parkflächen sind geplant; die Verwirklichung aber wird dauern.

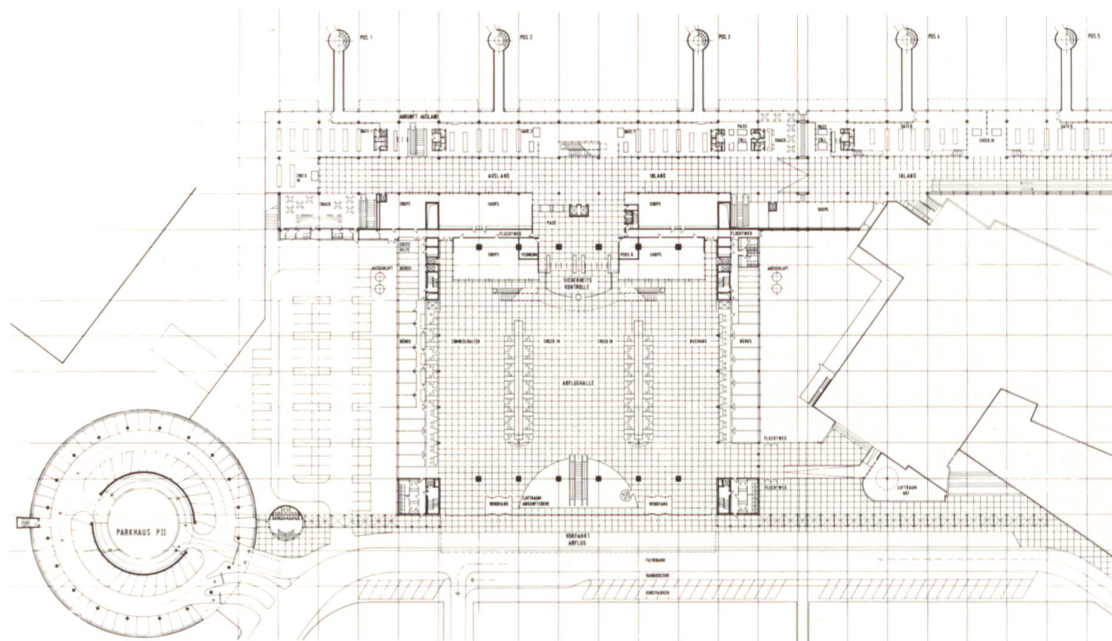
Der Provinzflughafen des „Tores zur Welt“ mußte schnell auf internationalen Standard gebracht werden. Unter diesen Umständen hatten Meinhard von Gerkan und sein Partner Karsten Brauer vom Büro GMP 1986 einen hervorragenden Entwurf vorgelegt und den Wettbewerb gewonnen. Ihre Pläne verbinden Alt- und Neubau und zeigen Perspektiven für einen langfristigen Ausbau auf.

Bisher prägte die Architektur der späten fünfziger Jahre den Passagierteil des Flughafens – halbherzige Umbauten, die 1980 um die belanglose Kiste des Terminals 3 erweitert wurden. Damals hoffte man noch auf den nördlich von Hamburg im holsteinischen Kaltenkirchen geplanten Flughafen. Doch das Großbauprojekt wurde 1984 jäh gekippt. Deshalb mußte der Flughafen Fuhlsbüttel schnell auf den neuesten Stand gebracht werden. Modernisiert wurden Lufthansa-Werft, Luftfrachtzentrum und zahlreiche technische Anlagen. Die neuen Passagieranlagen für 450 Millionen Mark bilden den vorläufigen Abschluß dieser Bauphase. Dazu gehören neben Terminal 4 eine Pier, Vorfahrten sowie der Tunnel für eine zukünftige Schnellbahn.

Rückgrat des neuen Flughafens ist die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Fluggastpier. Westlich davon liegt das Flugfeld, östlich liegen die Passagierterminals 1 bis 4. Vor den Vorfahrten der Terminals ziehen sich – durch ein begrüntes Tal getrennt – zweigeschossige, organisch geschwungene Parkdecks entlang. Im Norden krümmt sich die sonst gerade Pier am Terminal 1 vorbei – im Süden stehen als Gegengewicht das neue Terminal 4 und eine neunstöckige Rotunde: ein Parkhaus. Eine weitere Parkhaus-



Grundriß
Abflugebene



Rotunde – nur deutlich dicker – soll in einigen Jahren den städtebaulichen Eckpunkt im Norden bilden. Diese ebenfalls von GMP gestalteten Parkhäuser bestehen durch ihre schlichte Geometrie. Die ringförmigen Parkpaletten werden durch eine Doppelwendelrampe im Innern erschlossen. An die Parkhausfassade gehängte Stahlgitterroste bilden optisch eine geschlossene Wand. Aus den Paletten wird so ein großer Zylinder. Ein kleiner Zylinder daneben nimmt Treppen und Fahrstühle auf.

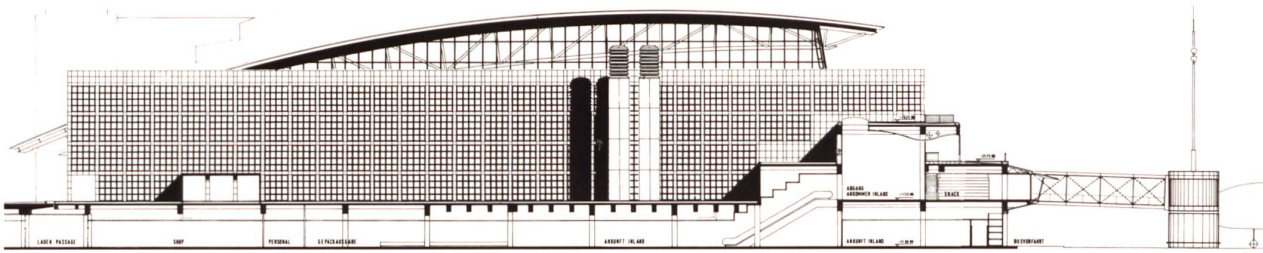
Die Neubauten sind der Rahmen für die alten Anlagen. Sie trumpfen allerdings nicht auf. Während alles aus der Luft übersichtlich aussieht, wird es am Boden schon schwieriger. Das Terminal 4 fällt vor allem mit seiner Größe und gediegenen Gestaltung auf. Die Anlage wird aber immer noch von dem Viertelrund der alten Bauten städtebaulich geprägt, vor allem dem Terminal 2.

Der Kern dieses vor dreißig Jahren kleinmütig entstellten Gebäudes ist ein Baudenkmal. 1928 von Dyrssen & Averhoff entworfen, ist es in Deutschland das einzige aus der Pionierzeit der Passagierluftfahrt noch erhaltene Empfangs-

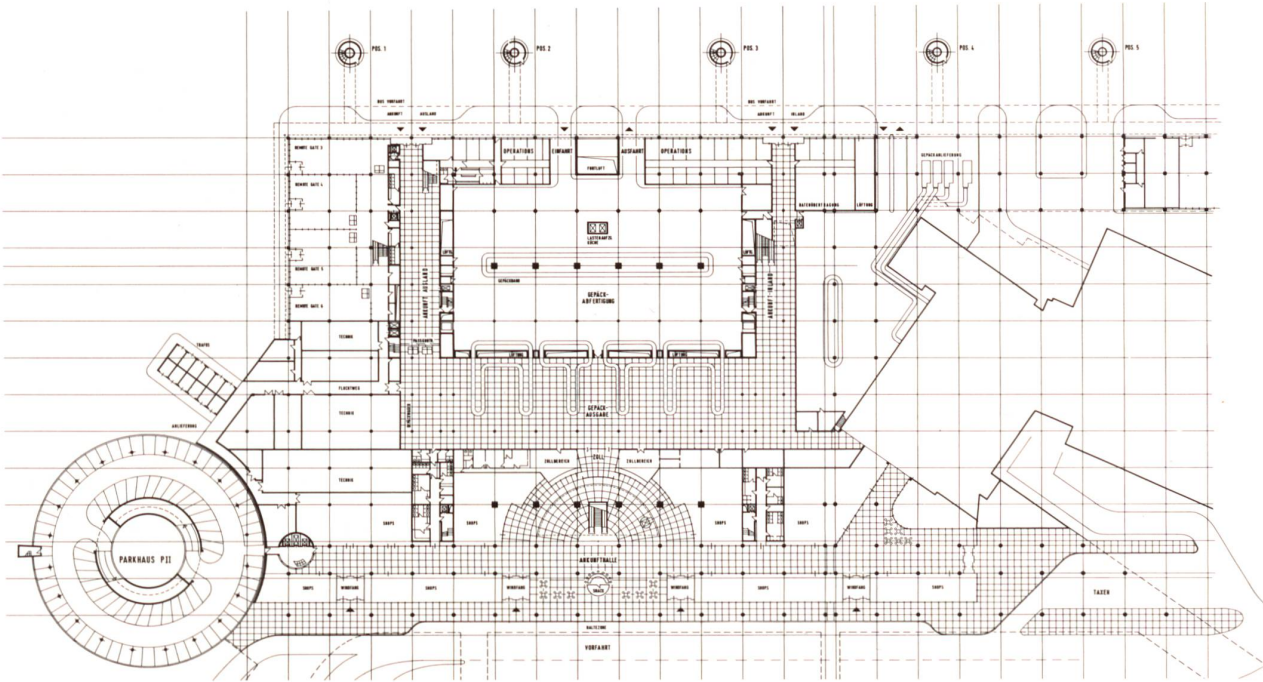
gebäude. Wie eine Stadiontribüne stand dieser gebogene Solitär einst an einem runden Flugfeld. Nach außen zeigt es eine repräsentative Backsteinfassade, zum Flugfeld hin abgestufte Aussichtsterrassen. Meinhard von Gerkan sähe den Bau gern als Museum genutzt.

Die Planungen lassen Raum dafür: Die alten Terminals können einzeln umgenutzt oder ersetzt werden. Vorerst erhalten bleibt auf jeden Fall der Terminal 3, der nach einem Umbau im nächsten Jahr wieder in Betrieb gehen soll. Der Charterterminal 1 (einst eine 1927 von Fritz Schumacher erbaute Flugzeughalle) soll Platz für drei weitere Fluggastbrücken machen.

Die Passagiere im Norden aber haben es schon jetzt schwer, wenn sie zur Abfertigung zu Fuß in das Terminal 4 müssen: Die neue Fluggastpier ist fünfhundert Meter lang. Zwei 86 Meter lange Fahrtreppen-Paare sind hier eher Zeitvertreib denn Erleichterung. Und wer sein Auto im Parkhaus schräg gegenüber abgestellt hat, muß noch einmal einen halben Kilometer gehen. Die Pier ist eine sonst recht angenehme überdachte Straße. Durch eine zweigeschossige Stahl-Glas-



Grundriß
Ankunftsebene



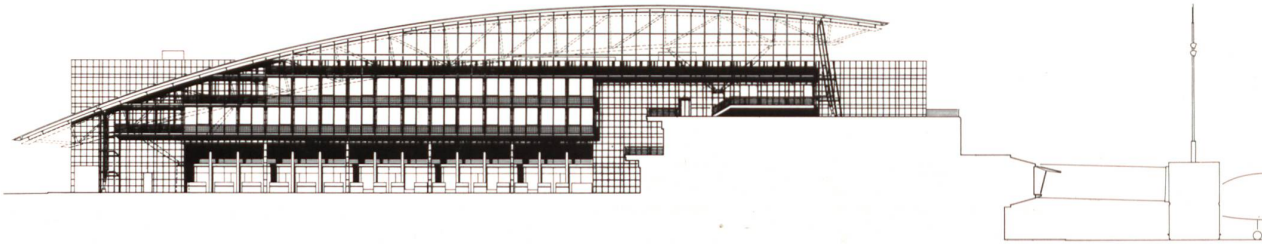
Fassade blickt man auf das Flugfeld. Die Aussicht wird durch die nach vorn gerichtete wellenförmige Decke noch betont. Davor stehen die ebenfalls zum Teil verglasten elf Fluggastbrücken. In der Vorderhälfte der Pier befinden sich die Warteräume. Allerdings sind Wartezimmer beim Arzt gemüthlicher als diese Glaskabinen. Wie zuvor sitzen die Fluggäste hier auf Sesselchen wie Hühner auf der Stange. Gepriesen wird die Flexibilität: Je nach Sicherheits- und Zollabkommen könnten die Glaswände versetzt und so Räume und Gänge neu unterteilt werden.

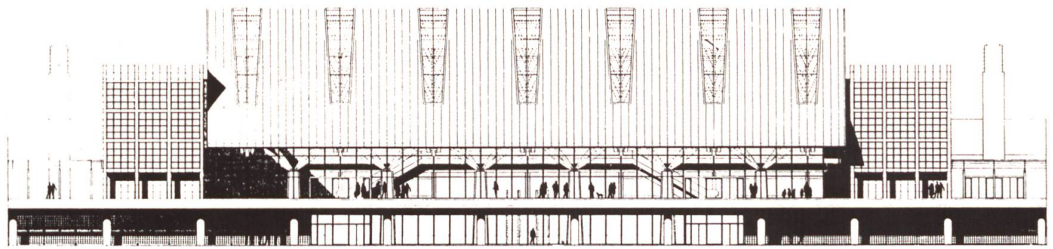
Äußerst großzügig dagegen ist die fast fußballfeldgroße Halle des Terminals 4 – eine für die Luftfahrt weiterentwickelte Interpretation der mehr als 150 Jahre alten Bahnhofshalle. Auf Stahlfachwerkbindern ruht 39 Meter über dem Boden ein gewaltiges Dach aus Oberlichtbändern und Falzblechen. Es stützt sich mit den Bindern auf sich spreizende Gußstahlstangen und Betonpfeiler. Das reizvolle Geflecht ist vollständig sichtbar. Das Dach ist dem Profil einer Flugzeugtragfläche nachempfunden. Den Rahmen bilden zwei monolithische Gebäuderiegel mit waffelförmiger grauer Fassade.

Vom Tageslicht durchflutet oder nachts reizvoll indirekt beleuchtet, deutet die Halle das Erlebnis der Flugreise an. Sie ist allerdings nur für die Abflugpassagiere bestimmt. Ankommende Gäste aus aller Welt müssen dagegen durch die „Mauselöcher“ des Untergeschosses. Die abgetrennte Gepäckabfertigung nimmt hier viel Platz weg – die geringe Deckenhöhe tut ein übriges.

Aus Sicherheitsgründen müssen An- und Abflugbereiche voneinander getrennt sein – anders als bei dem vor dreißig Jahren von Gerkan und Marg gebauten „Meisterstück“ Berlin-Tegel. Die Ankunfthalle wird außerdem von einer Einkaufspassage gekreuzt. Die große Halle wird hingegen von dem kühlen Grau der Aluminium-Wände und der Stahlteile sowie dem etwas gewöhnlichen hellroten Kunststein des Fußbodens geprägt.

Mit der hanseatisch unterkühlten Eleganz der Neubauten gelingt dem Hamburger Flughafen der Sprung aus der Provinzialität – über lange Wege und umständliches An- und Abfahren werden die Passagiere aber noch lange schimpfen.





(Foto: M. Wortmann)



MitarbeiterInnen: Ahmed Alkuru, Thomas Bieling, Renata Dipper, Rüdiger Franke, Sabine von Gerkan, Jürgen Hillmer, Klaus Hoyer, Berthold Kiel, Christian Kleine, Franz Merkel, Marion Mews, Christiane Pontow, Georg Ritschl, Thomas Rinne, Uwe Schümann, Christel Timm-Schwarz, Uwe Welp, Peter Autzen, Kerstin Bode, Karl-Heinz Follert, Tilman Fulda, Winfried Gust, Torsten Hinz, Eunice Jenye, Christian Kleiner, Hans-Hermann Krafft, Sabine Müller, Damir Perisic, Sabrina Pieper, Giesela Rhone-Venzkel, Anette Seelemann, Gisbert von Stülpnagel, Wolf Tegge, Evgenia Werner

Tragwerksplanung:
ARGE Kockjoy / Schwarz + Dr. Weber
Technische Gebäudeausrüstung:
Ridder-Meyn, Schmidt-Reuter, Heermann;
Sadowsky + Partner
Verkehrsplanung:
Masuch + Olbrisch
Lichtplanung:
Peter Andres