

Technik in Weiss : der neue Münchner Flughafen, 1992 : Zentralbereich mit Tower, Terminal 1, Parkgaragen und Vorplanung der Parkhäuser : Architekten : Busse und Partner, Blees, Büch, Kampmann

Autor(en): **Ullmann, Gerhard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **79 (1992)**

Heft 6: **Provisorien = Constructions provisoires = Provisional architecture**

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-60098>

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.

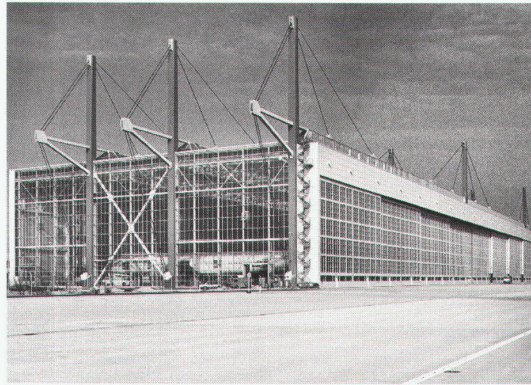
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen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

Der neue Münchner Flughafen, 1992
Zentralbereich mit Tower, Terminal 1, Parkgaragen und Vorplanung der Parkhäuser: von Busse und Partner, Brees, Büch, Kampmann, Architekten, München



Hangargebäude



In der weiten, flachen Landschaft des Erdinger Mooses verlieren selbst die grossen Hangargebäude ihre gewaltigen Dimensionen. Diffuses Licht durchbricht die Fassadenfronten, nimmt dem Volumen die Kraft und verwandelt die Baukörper in Riesenscheiben. Fliessend Weiss und ein Reflex von Silber liegt zwischen dem Blassgrau des Himmels und dem stumpfen Grün einer Landschaft, deren Ruhe und Weite überwältigen. Nur der 80m hohe Tower ragt wie eine Kompassnadel hinter dem langgestreckten Terminal hervor und bildet einen Kontrapunkt zur horizontalen Gliederung des über 1000m langen Gebäudes. Beherrschend sind zwei parallel verlaufende, 4000m lange Landebahnen, die, gegeneinander verschoben, die Ost-West-Richtung des Flughafens kennzeichnen.

Der neue Flughafen, 30km nördlich von München, ist als Knotenpunkt für Kurz-, Mittel- und Langstreckenflüge angelegt und wird als Drehscheibe nach Südeuropa, in den Nahen und Mittleren Osten sowie nach Fernost, Afrika und Südamerika eine wichtige Funktion im Flugverkehr übernehmen. Die Festlegung der Landebahnen bildete für den Auftraggeber eine Art Matrix, auf der man den neuen Flughafen entwickelte. Sechs Architektenteams wurden 1970 beauftragt, Konzepte auszuarbeiten. Den überzeugendsten Beitrag bot das Münchner Architekturbüro von Busse und Partner, das mit zwei parallel verlaufenden, etwa 900m langen «Gebäudestangen», an denen die Flugzeuge andok-

ken sollten, verschieden funktionierende Regelkreise verband. Vorteilhaft für die weitere Ausarbeitung waren: gute Orientierung für die ankommenden Passagiere, reibungslose Abfertigung durch kurze Wege, verkehrstechnisch günstige Verbindung durch eine Ringbahnerschliessung an den im Zentrum liegenden unterirdischen S-Bahnhof. Auch für das Vorfeld ergeben sich durch die kurzen Wegstrecken zu den Start- und Landebahnen günstige Anschlüsse. Als schwerwiegender Nachteil erwies sich in der ersten Planungsphase der vorherrschende Dezentralisierungsaspekt, der einen vermehrten Flächenverbrauch für Grossflugzeuge nach sich gezogen hätte. Die jetzt praktizierte Variante mit vier selbständigen Abfertigungsmodulen bietet Flexibilität und vermeidet zugleich komplizierte Abwicklungen im Flugverkehr.

So zählt der Münchner Flughafen im Erdinger Moos trotz seiner 1500 Hektar Gesamtfläche nicht zu den verschwenderischen Landschaftsplanungen, und selbst die auf 14 Millionen geschätzten Passagiere (für 1993) dürften den grössten deutschen Konkurrenten, Frankfurt, nicht tangieren. Was den Münchner Airport gegenüber anderen deutschen Flughäfen auszeichnet, ist der Dialog mit der Landschaft, aber auch die Massstäblichkeit eines Baukastensystems und eine intelligente Raumführung durch das Licht. Der über 1000m lange, in vier Abschnitte unterteilte Terminal imponiert nicht durch eine ausgefeilte High-Tech-Architektur, sondern sti-

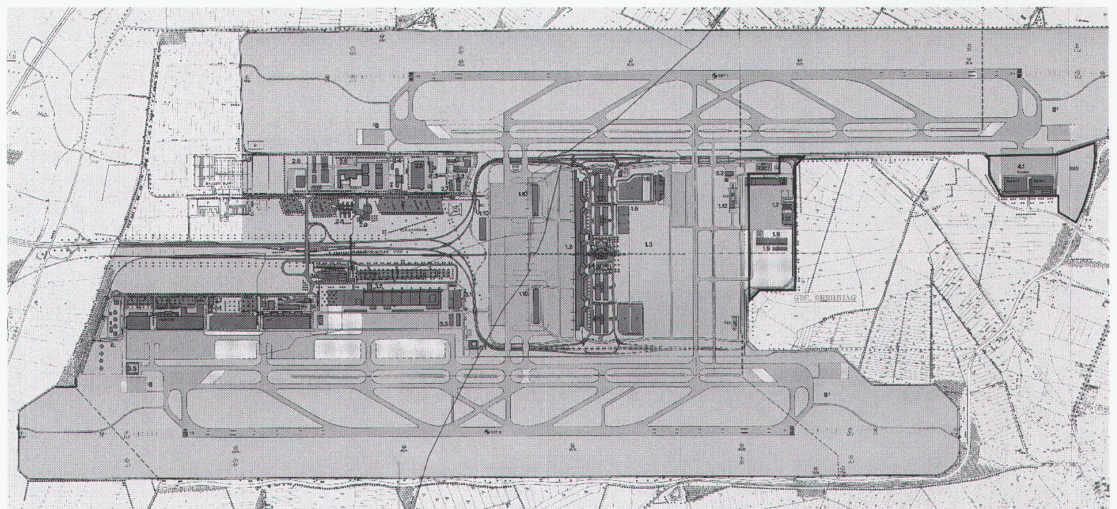
Terminalhalle: Struktur und Licht

muliert den Besucher durch ein ausgewogenes Zusammenspiel von Material, Farbe und Licht.

Flughäfen sind Schnittpunkte hoher Mobilität. Rein technisch gesehen sind sie Umschlagplätze für den Personen- und Güterverkehr, Orte, die ihre Fracht aus der Ebene in die Luftkorridore verlagern. Doch für den Passagier ist ein transitives Moment entscheidend: das Abheben aus der Horizontalen in die Höhe. Dieses Gefühl von Schwerelosigkeit tritt weniger in der Organisationsform des Flughafengebäudes in Erscheinung, sondern ist das Ergebnis subtiler Abstimmung von Raumführung und Konstruktion, Materialwahl und Detailgestaltung, wobei das Licht der eigentlich imaginative Faktor für eine wohltemperierte Raumstimmung ist.

Voraussetzung für die Harmonie von Licht und Raum ist jedoch eine modulare Ordnung, die – ähnlich einem Baukasten – Orientierung und Flexibilität gewährleistet. Doch die räumliche Weite sowie die imaginäre Verbindung zwischen Himmel und Erde gelingen nur an jenen Stellen, wo Raumführung und Licht, Detail und Farbe zusammentreffen. Und dass man die schwebende Helligkeit gerade an der Luftseite spürt, gehört zu den angenehmen Eindrücken des neuen Flughafens.

Luftverkehr ist für die Städte zum Alptraum geworden, und Fliegen wird für viele Passagiere zum Hindernislauf, wenn sie – zwischen Verkehrsstau und Sicherheitskontrollen – pünktlich die Maschine erreichen wollen. Das Privileg



Wartehalle

Gesamtplan

Fliegen ist in der allgemeinen Mobilität untergegangen, und dem Loblied auf die «Kathedralen der Technik» wird um so weniger getraut, je länger die Wartezeiten auf den Flughäfen werden. Die für den Münchner Flughafen erstellte Verkehrsprognose beziffert im Zubringerverkehr das Passagieraufkommen für die Schiene auf 40% – so dass der Hauptverkehrsstrom weiterhin über die Strasse läuft. Eine architektonisch elegante Lösung zeigt die Gestaltung der S-Bahn-Station «Besucherpark». Die Münchner Architekten Auer+Weber, die schon mit ihrem kleinen, doch ästhetisch raffinierten Flughafenverwaltungsgebäude die Schwerelosigkeit beim Laufen über Holzböden ausprobieren, sie beweisen auch bei der vergleichsweise bescheidenen Bauaufgabe einer S-Bahn-Station Sensibilität für Massverhältnisse. Ihr gläserner Zylinder, der die nördliche Betriebszone mit der südlichen verbindet und als Fussgängerbrücke eine direkte Anbindung zur S-Bahn-Station «Besucherpark» schafft, lebt aus der Spannung eines straffen Bogens, der sich wie ein Schild über die tieferliegende Station legt. Es ist eine karge und doch ganz aus dem Material gewonnene Verbindung, die als Klammer die unterschiedlichen Zonen durch ein Bogenmotiv überwölbt und den technischen Grundton eines Flughafens präzise trifft.

Airports müssen heute viele Funktionen in einem schlüssigen Gesamtkonzept binden. Ist es einerseits die ständig wachsende technische Entwicklung im Flug-

verkehr, die mit zunehmender Flugfrequenz Grösse und Planung der Flughäfen bestimmt, so fordert andererseits ein steigendes Passagieraufkommen strengere Sicherheitskontrollen, was ein Auspendeln zwischen Sicherheitsvorschriften und reibungsloser Abfertigung notwendig macht. Intelligente Flughafenkonzepte zeichnen sich dadurch aus, dass sie ohne formalen Aufwand den Übergang vom öffentlichen Raum in eine differenzierte Sicherheitszone gewährleisten und somit jedes Gefühl von Freiheitsbeschränkung vermeiden.

Der Münchner Terminal folgt sowohl optisch wie funktional einem klar erkennbaren Gestaltungskonzept. Eine Ringstrasse führt unmittelbar zu den vier Abflugterminals, die sich als stumpfe Dreiecke von der weissen Fassadenfront abheben und den Fluggast auf elektronischen Anzeigetafeln über das Flugziel informieren. Technik ganz in Weiss. Stählerne Tragwerke sind statische und zugleich gliedernde Elemente eines Raumes. Durch ein Baukastensystem werden Warteräume und Abfertigungshallen in ein einheitliches Mass eingebunden. Die Trennung von Ausbau- und Konstruktionsraster gibt dem Terminal eine strukturelle Klarheit. So kann man den Kräfteverlauf auch an den Stahlverbindungen verfolgen, Lastübertragung zwischen Stahlträger und Betonsäulen studieren, ohne dabei in Technik euphorie zu verfallen – denn die Statik in Bayern ist mit ihren dicken Querschnitten grundsolide, doch

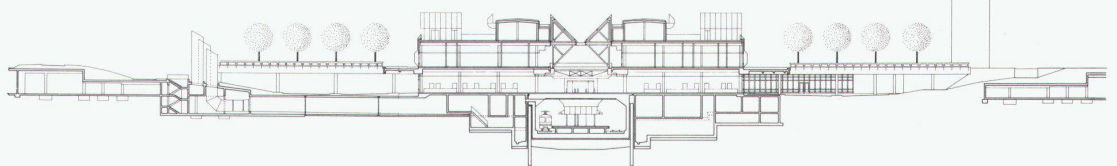
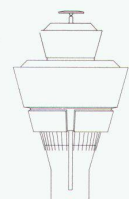
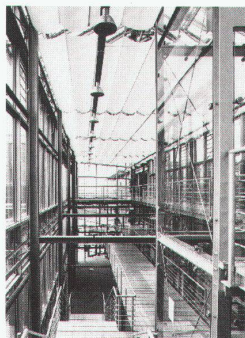
für die Eleganz und Beschwingtheit eines Raumes reicht Sicherheitsdenken nicht aus. Leichtigkeit und Eleganz sind nicht nur Ergebnis rechnerischen Könnens, und wer die solide Handwerksarbeit des Münchner Flughafens mit der konstruktiven Intelligenz katalanischer Ingenieure vergleicht, der wird auch im ästhetischen Bereich die unterschiedliche Auffassung von Konstruktion und Ausdruck zwischen Nord- und Südeuropäern bemerken.

Sind es Nachlässigkeiten, Unempfindlichkeiten gegenüber Detail und tragendem Querschnitt? Die Weitläufigkeit der hellen Innenräume leidet durch einige grobe Details. Denn harte Einschnitte in einem stählernen Handlauf unterbrechen nicht nur den Linienfluss, sie provozieren auch Vorbehalte gegenüber dem Material. Der Mangel an ästhetischem Feinschliff wird jedoch ausgeglichen durch eine hohe Stimmigkeit zwischen Licht, Farbe und Material: eine biedere Statik versus Farbästhetik und Raumklima.

Weiss nicht nur als Signet des neuen Flughafens; es sind die Nuancen, die man beachtet, die zarten Brechungen von Tages- und Kunstlicht, die vom kühlen Graublau bis zum warmen Rosé den Raum stimulieren, die räumliche Struktur in Schattenbilder auflösen und die Warteräume in eine immaterielle Leichtigkeit tauchen. Informationen liest man in Lavendelblau, ein wohlthuender Farbtupfer, der ausreicht, die Aufmerksamkeit zu erhöhen und mit minimalen Mitteln die Far-



Flughafenverwaltung, Eingang und Halle



Querschnitt durch das Zentralgebäude mit der S-Bahn-Station

bigkeit zu steigern. Visuelle Kommunikation, die hier ein Höchstmass an Effektivität erreicht und in angenehmer Weise Orientierung und Ästhetik verbindet.

Zwar ist der Terminal für die Passagiere der Dreh- und Angelpunkt, doch für die Funktionsfähigkeit eines Flughafens sind betriebs-technische Räume entscheidend. Die Trennung in einen nördlichen Betriebsbereich, der in unmittelbarer Nähe zur Start- und Landebahn liegt und auf dessen Areal Werkstätten, Lager, Flugsicherung und Verwaltungsgebäude untergebracht sind, und in einen südlichen Betriebsbereich, der mit seinem langgestreckten, grossen Frachtgebäude und den Hangars die Südseite des Flughafens zum Rollfeld abschliesst, mag für den internen Betrieb eine sinnvolle Gliederung sein, doch städtebaulich betrachtet, entsteht durch die Massierung grosser Gebäudekomplexe ein Ungleichgewicht, das die ohnehin separaten Gebäude der Nordseite zu Zulieferern zurückstufte.

Doch es ist nicht allein die mangelnde Kooperationsbereitschaft einzelner Architekten, die den Dialog zum Hauptgebäude des Terminals nicht gefunden haben. Die Schwächen dieser mehr technisch verkleideten, denn konstruktiv gestalteten Gebäude treten auch in ihrem unverbindlichen Äusseren zutage. Es sind pragmatisch geplante und bautechnisch funktionierende Betriebs- und Wirtschaftsgebäude, die auf künstlerische Ambitionen von vornherein verzichten.

Wird die ästhetische

Seite des Flughafens eindeutig durch das transparente Gebäude des Terminals bestimmt, so ist es das nahe dem Zentrum gelegene Flughafenverwaltungsgebäude der Architekten Auer+Weber, welche das Thema «Transparenz und technische Struktur» weiter variieren und mit technischer Eleganz bis ins Detail verblüffen. Nur wenig vom Erdboden abgehoben, greifen nach Norden und nach Süden jeweils drei Gebäudeteile wie ein Kamm in die Landschaft, gruppiert um eine transparente Mittelachse, auf deren schwingenden Holzböden der Besucher ein Vorgefühl vom Fliegen erhält. Kaum wahrnehmbar die schmalen Konstruktionsprofile, durchgefällt die Details. Ein fast körperloser Raum, der erst im Zusammenspiel von Material, Licht und Farbe seine ästhetischen Qualitäten mit dem Understatement eines Headquarters offenlegt. Inmitten der funkelnden Fassadenkarosserien der Betriebs- und Technikgebäude eine aufregende Leichtkonstruktion, die weniger durch ihre städtebauliche Konzeption als durch die Logik ihrer formalen Mittel beeindruckt.

Betrachtet man die Gesamtanlage des Flughafens, so stösst man auf Diskrepanzen, die aus Unstimmigkeiten zwischen Funktionsdenken und formaler Gestaltung resultieren. Gewiss sind solche Niveauschwankungen nicht dem dominierenden Architektenteam von Busse und Partner anzulasten. Die Ursache dieses Qualitätsgefälles ist nicht zuletzt durch die Grösse der Anlage bedingt,

ebenso auch in den Programmänderungen und der Vielzahl der beteiligten Architekten.

So schwingt wohl ein wenig Euphemismus mit, Flughäfen des ausgehenden 20. Jahrhunderts mit den Bahnhöfen des ausgehenden 19. Jahrhunderts zu vergleichen, denn die «Kathedralen der Technik» hatten als Kopfbahnhöfe nicht nur eine andere Funktion zu übernehmen, ihre Standorte allein ergaben eine andere Bindung an die Stadt. Der Bahnhof war Ort und Treffpunkt zugleich. Er war Ausgangspunkt oder Endpunkt einer Reise, die auf der Ebene verlief und die nicht die Verflechtung von Bahn und Luftweg kannte.

Nicht allein Planungsverlauf und Planfeststellungsverfahren beeinflussen Entwürfe; auch psychologische Vorbehalte und sachliche Einwände bedürfen der Klärung, um die Risiken solcher Grossprojekte abzuwägen. Langanhaltende Bürgerproteste im Vorfeld der Planung zeigten die Härte der Auseinandersetzung und verlangten von Bauherren wie Architekten Geduld, Flexibilität und Phantasie, sachlichen Einwänden nachzugehen, ohne dabei das Gestaltungskonzept als Ganzes zu gefährden. Dieses Auspendeln zwischen Entwurfsethos und Sachzwang ist allein schon als ausserordentliche Leistung zu werten. Und dass darüber hinaus etwas von der Weite der Landschaft und ein Hauch von Fliegen spürbar ist, darf man neben der «Intuition in Weiss» gewiss als Glücksfall bewerten.

Gerhard Ullmann

S-Bahn-Station «Besucherpark» und Flughafenverwaltung; Auer+Weber, Architekten, München



S-Bahn-Station «Besucherpark»

Fussgängerbrücke S-Bahn-Station

Fotos: Gerhard Ullmann, Berlin