

Aktueller Wettbewerb : der grüne Flughafen : Betriebsgelände Nord des Flughafens München II

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **31 (1977)**

Heft 1: **Ralph Erskine : zur Situation des Architekten = La situation de
l'architecte = The situation of the architect**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-335752>

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.

Aktueller Wettbewerb

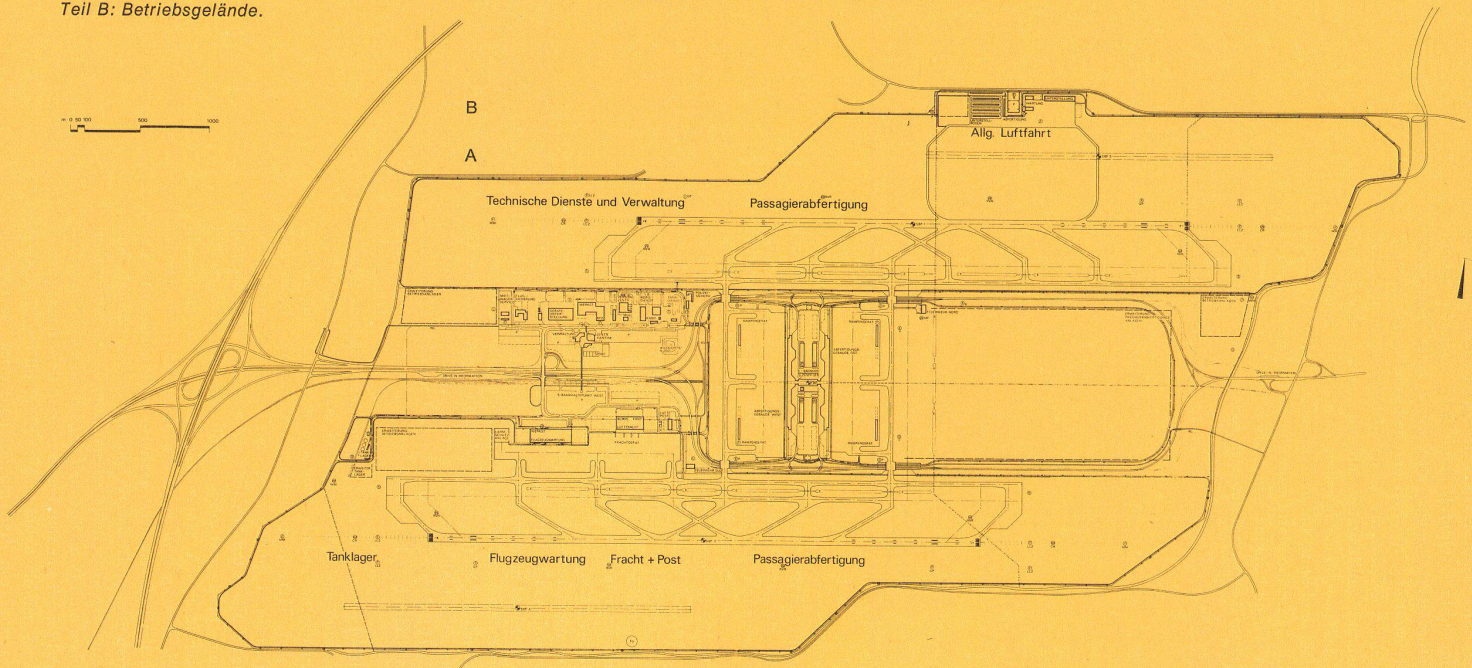
Geländenutzungs- und Funktionsplan.

Teil A: Subzentrum.

Teil B: Betriebsgelände.

Der grüne Flughafen

Betriebsgelände Nord des Flughafens München II



Zum Wettbewerb

Der Flughafen München II bei Erding soll Anfang der achtziger Jahre den Airport München-Riem ersetzen. Bauen + Wohnen veröffentlichte in Heft 2/3-76 den Wettbewerb für den Passagierbereich, der dann im April 1976 mit der Empfehlung der Jury abgeschlossen wurde, den Entwurf des Münchner Architekturbüros Hans-Busso von Busse und der Partner zu verwirklichen.

Am 10. November 1976 wurde der bundesoffene Architektenwettbewerb für das »Betriebsgelände Nord« entschieden, der die Weichen für einen weiteren wichtigen Planungsabschnitt stellte. Dieser Wettbewerb war in zwei Teile gegliedert.

Das Erscheinungsbild des zukünftigen Flughafens erwächst aus der Verwirklichung der vier Maximen, an denen sich die Gesamtkonzeption orientieren soll:

- Optimierung der Flughafentechnik, der Betriebsabwicklung und der Flugsicherheit,
- direkte und schnelle Erschließungssysteme,
- Minimierung der ökologischen Belastungen für die Umwelt,
- Schaffung einer eigenen Identität des Flughafens.

Unter Berücksichtigung dieser Maximen werden die vier Programmpunkte des Erscheinungsbildes formuliert:

- Der Flughafen München II liegt in einem agrarisch strukturierten Gebiet, dem Erdinger Moos. Die regionalplanerische Konzeption sieht auch langfristig keine Änderung dieser Struktur vor. Das bedeutet, daß München II als »Flughafen in der Landschaft« zu konzipieren ist. Dominierendes Merkmal der Flughafenlandschaft sind die Freiräume und die Elemente der Landschaftsarchitektur: der grüne Flughafen.

- Der Flughafen soll weitgehend in das wirtschaftliche und öffentliche Leben seines Umlandes integriert werden und im Sinne einer positiven Partnerschaft für die dort lebende Bevölkerung »durchschaubar« sein: der offene Flughafen. Dies kann z. B. über ein Besucherprogramm angestrebt werden, das in einer eigens hierzu ausgewiesenen Zone, dem Besucherpark, geboten wird. Hier werden Einrichtungen geschaffen, die dem Bedürfnis der Bevölkerung nach flughafenspezifischer Information, dem Interesse und der Schaulust entgegenkommen und die Möglichkeiten zu verschiedensten Freizeitaktivitäten anbieten: der »Ausflughafen«.

Aus dem spezifischen Erscheinungsbild des Flughafens München II wird das »gestalterische Rahmenprogramm« abgeleitet:

Topographie

Prinzipielle Ebenheit, keine »natürlich« wirkenden Erdbewegungen; wenn, dann nur

im Zusammenhang mit Konstruktionen, z. B. Straßendämme.

Vegetation

Standorttypische Gehölze, die in den entsprechenden Ordnungsprinzipien analog zum Erdinger Moos, aber stilisiert verwendet werden (Reihen, Alleen, Einzelgehölze, Baumgruppen, Riegel).

Die Vegetation hat über ökologische und ästhetische Funktionen hinaus die Aufgabe der Orientierung und Leitung im Zusammenhang mit den Straßen.

Wasser

Das Element Wasser kann auf dem Flughafengelände aus Gründen der Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr nicht in größeren Flächen eingesetzt werden. Allerdings ist es in der Nähe der Gebäude - hier in dekorativer Form - denkbar. Dieses Gestaltungselement bezieht sich dann nicht auf die Strukturen des Erdinger Mooses, sondern primär auf die umgebende Architektur.

Bauliche Konstruktionen

Für die Gestaltung der baulichen und technischen Konstruktionen heißt das: Durchgrünung der Architekturen, Aufnahme der visuellen Regeln der Landschaft in den baulichen Konstruktionen und Fassaden.

Verkehrskonstruktionen

Eindeutige Führung der Straßen und der S-Bahn; Erhöhungen durch breit gelagerte

Teil A 1. Preis

Behnisch & Partner, Freie Architekten
Dipl.-Ingenieure BDA, Stuttgart

Mitarbeiter: Dipl.-Ingenieure Dieter
Herrmann und Eckehard Janofske

Der Verfasser sieht bewußt von einer erkennbaren städtebaulichen Einzelgestaltung der Aufgabe Sub-Zentrum ab und betont durch räumlich weiträumige Platzierung der Einzelfunktionen der für ihn wichtigen Grundsatz des Flughafens in der Landschaft. Die maßvolle Höhenentwicklung aller Einzelgebäude erlaubt langfristig die Erreichung dieses Hauptzieles (Traufen unter Baumkrone). Insoweit ist für den Verfasser die städtebauliche Einzelgestalt in ihrem Dialog zu den Nachbargebäuden von nachgeordneter Bedeutung. Die Eingangssituation zum Verwaltungsgebäude ist mit zurückhaltenden Gestaltungsmitteln erkennbar gemacht. Die Erweiterungsmöglichkeiten des Verwaltungsgebäudes sind nach Westen und nach Süden gegeben und im Hinblick auf das vorher aufgeführte städtebauliche Konzept unbedenklich. Die Zusammenfassung von Kantine, Freizeiträumen und sonstigen Einrichtungen der Personalpflege in einem abgesetzten Einzelbaukörper, der in einer guten Beziehung zum Freiraum steht, wird anerkannt. Der vorgeschlagene Baukörper vermag jedoch städtebaulich nicht zu befriedigen.

Der Verfasser folgt mit seinem Vorschlag dem in der Auslobung aufgestellten Hauptziel: »Flughafen im Grünen« und »Flughafen als Ausflugshafen«. Das wird dadurch erreicht, daß er eine Parklandschaft anbietet, in die die Hauptgebäudeteile eingefügt sind. Die Baumstellung wird zu einem wichtigen kontrapunktischen Element zwischen den Architekturteilen. So ist es verträglich, daß die beiden Hauptgebäude Verwaltung und Kantinentrakt in sich charakteristisch sind, aber in der architektonischen Ausprägung stark voneinander abweichen. Die Wegeführung ist zwanglos und folgt dem Leitziel der

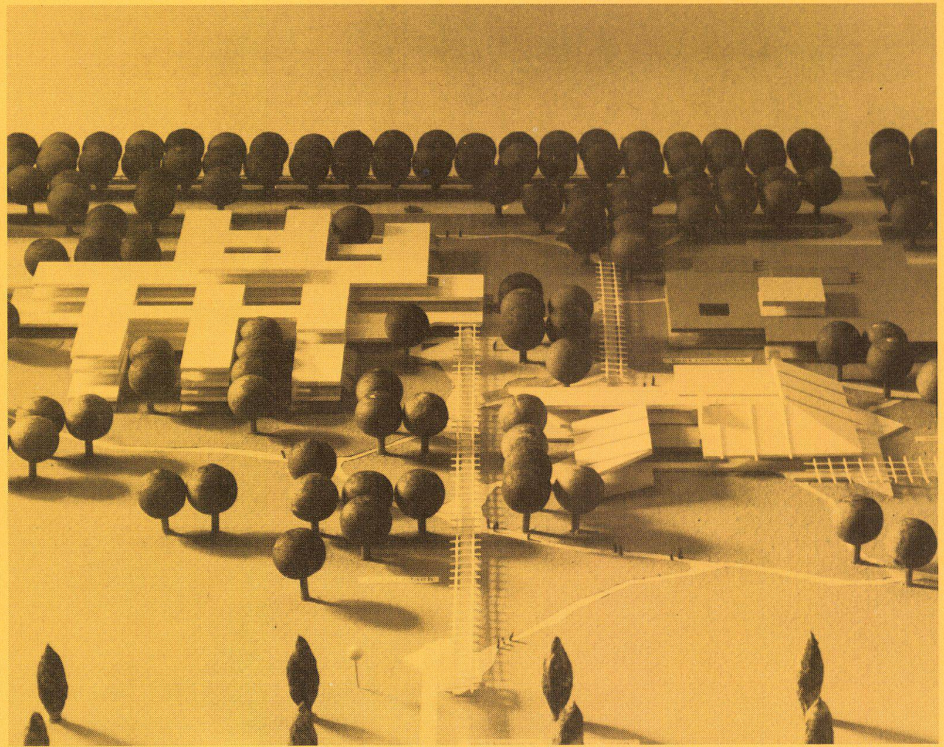
Dämme, begleitende Bäume, markante Ausprägung der Böschungen mit Sichtbarmachen der technischen Details, formale Einheit aller Konstruktionen, die im Zusammenhang mit der Straße stehen, wie Stützmauern, Böschungen, Brücken, Überführungen.

Der Teil A galt dem »Subzentrum« mit dem Flughafen-Verwaltungsgebäude.

Der Teil B befaßte sich mit dem »nördlichen Bebauungsband«. Es umfaßt zehn Bereiche, nämlich die Anlagen für den Polizei- und Sicherheitsdienst, die Tank- und Borddienste, die Kantine Nord, den Bereich Versorgung und Technik sowie die Flugsicherungs-Regionalkontrolle und die Mietwagenwartung.

Den Teilnehmern am Wettbewerb war freigestellt, ob sie Entwürfe nur für einen Bereich oder aber für beide Teile des Wettbewerbs einreichen. Von der Jury wurden die Arbeiten getrennt nach den Bereichen A und B bewertet.

Den Wettbewerbs-Teilnehmern war die Zuordnung der einzelnen Betriebsbereiche im nördlichen Bebauungsband, die Lage des Flughafen-Verwaltungsgebäudes und der Zentralkantine als »Subzentrum« so-



Auslobung des Sport- und Besucherparkes. Einzelbereiche des Freiflächenkonzeptes sind kaum ablesbar. So ist auch die Wegeführung nicht im einzelnen, sondern nur im grundsätzlichen zu bewerten.

Die äußere Verkehrserschließung ist gewährleistet. Die Anbindung der Vorfahrt an die Erschließungsstraße Nord erfolgt ohne deutliche Beziehung zum Verwaltungsgebäude. Die Lage der Besucherparkplätze ist funktionsgerecht. Die Andienung des Küchenbereiches entspricht den Anforderungen. Die Zuordnung der Beschäftigtenparkplätze zum Verwaltungsgebäude ist befriedigend.

Hervorgehoben wird, daß der Verbindungssteg von der S-Bahn-Haltestelle über das Hauptverkehrsband

wie des Fußgängerstegs vom S-Bahn-Haltestelle zum Betriebsgelände zwingend vorgeschrieben.

Die Anlagen des Betriebsgeländes (Teil B) sollen durch flache, weitgehend eingeschossige Bauweise möglichst unauffällig in die Landschaft eingebunden werden. Eine städtebauliche Komponente zum Passagierbereich stellt dagegen das »Subzentrum« (Teil A) dar, das dem Bebauungsband vorgelagert ist. Neben der Flughafenverwaltung umfaßt es die Zentralkantine und die zentrale Küche, die auch die anderen Betriebskantinen versorgt. Subzentrum und Betriebsgelände sind durch einen Fußgängersteg mit dem S-Bahn-Haltestelle verbunden. Dieser Steg überquert die Hauptzufahrtsstraßen sowie den S-Bahn-Gleiskörper und bindet in seiner Verlängerung nach Süden den öffentlichen Großparkplatz für Langzeitparker und die im Passagierbereich Beschäftigten an.

Ziel des Wettbewerbs war es, für die Bebauung des Betriebsgeländes Nord eine optimale Lösung in funktioneller, aber auch wirtschaftlicher Hinsicht zu finden. Um dies zu erreichen, war eine Vielzahl

alternativer Vorschläge erforderlich. Ein weiteres Anliegen war es, das Prinzip der klaren Gliederung und der problemlosen Erweiterung beizubehalten. Dieses Prinzip hat bereits beim Wettbewerb für den Passagierbereich des neuen Flughafens seinen Niederschlag gefunden. Ebenso wie der Passagierbereich wird auch das Betriebsgelände Nord im wirtschaftlich vorteilhaften Baukastensystem gebaut werden.

Unverständlich ist allerdings die Fortführung der Hauptfußgänger Verbindung zum Betriebsbereich Nord.

Die Anordnung der Baukörper läßt im Zusammenwirken mit den Baumstrukturen eine gute städtebauliche Ordnung erkennen. Durch nach Nord/Süd gerichtete Zonen sind die einzelnen Funktionsbereiche übersichtlich und klar

Teil B 2. Preis

Patschan-Wernker-Winking, Hamburg
Mitarbeiter: Sven Silcher, Ing.-Büro G. Winter, Wehberg, Lange + Partner

Die Anordnung der Baukörper läßt im Zusammenwirken mit den Baumstrukturen eine gute städtebauliche Ordnung erkennen. Durch nach Nord/Süd gerichtete Zonen sind die einzelnen Funktionsbereiche übersichtlich und klar

Teil A 2. Preis

von Gerkan-Marg + Partner, Architekten
BDA und Ingenieure, Hamburg

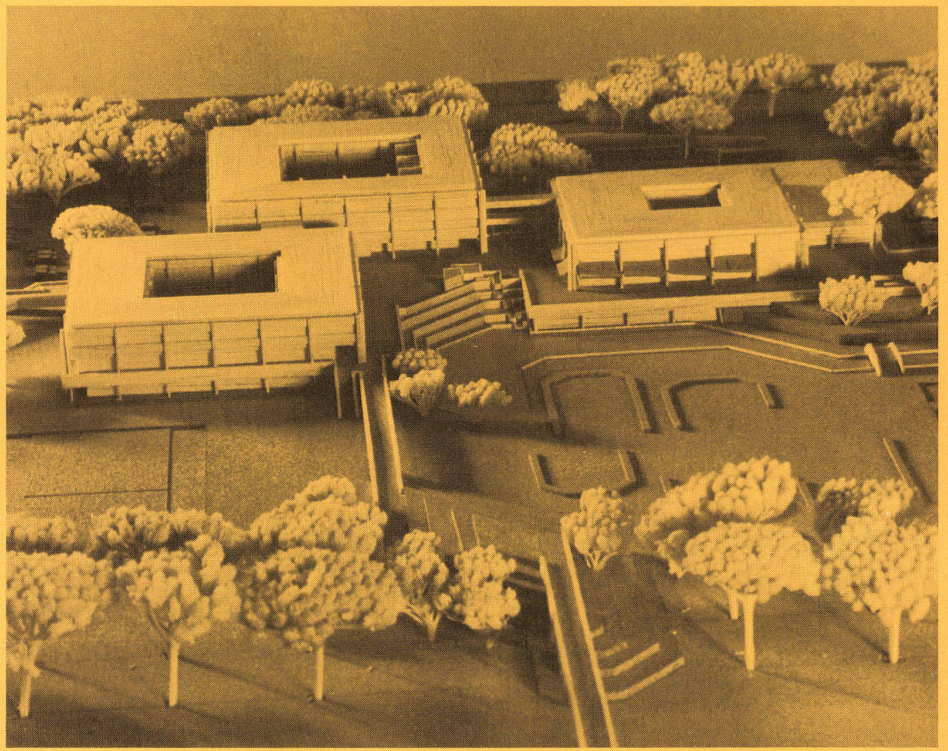
Bearbeitung: v. Marg, A. Sack

Die kompakte und versetzte Zuordnung geschlossener Einzelbauformen um einen auch in der Höhe differenzierten zentralen Hof bietet eine maßstäblich begreifbare Lösung an. Die Beschränkung der Höhenentwicklung auf max. 3 Vollgeschosse ab Fußgängerebene trägt zu dieser Maßstäblichkeit bei. Die städtebauliche Verteilung der Verwaltungs- und Dienstleistungsgebäude um den inneren Hofbereich wird der gestellten Aufgabe gerecht, jedoch scheint diese Großzügigkeit in der Einzelausbildung durch zu knapp bemessene Vorflächen behindert. Die Beziehung zu dem nördlich anschließenden Industrieband ist städtebaulich unausgesprochen. Wenngleich die Unterbringung des gestellten Raumprogramms in 3 Einzelbaukörper für den gegenwärtigen Bedarf günstig angesehen werden könnte, so ist in städtebaulicher Hinsicht eine befriedigende Erweiterungsmöglichkeit nicht mehr gegeben. Die angebotene Erweiterung zum Industrieband Nord hin stellt in städtebaulicher Hinsicht keinen befriedigenden Vorschlag dar.

Die Einbindung der Sportanlagen ist durch geschickte Oberflächenmodellierung dem baulichen Bereich proportional räumlich gut zugeordnet. Das gelingt insbesondere durch Konzentration von differenzierter Ausbildung von Umpflanzungen, die auf erhöhte dammartige Geländestufen gestellt sind. So werden insbesondere 3 Gruppen solcher Bänder deutlich, eine südlich vom S-Bahnhof, die 2. nördlich davon und die 3. im Bereich des baulichen Zentrums. Die Erholungsanlagen sind geschützt durch diese bandartige Struktur.

Der nach Süden offene Hof ist zu den Sport- und Erholungsflächen herunterterrasiert und dort begrenzt durch eine stillisiert gefaßte Wasserfläche. Diese kann nach Größenordnung und äußerer Formulierung akzeptiert werden.

Die äußere Erschließung ist im Bereich der Andienung der Kantinen und Küchen funktionstüchtig. Die Baumstellung in den Parkbereichen wird hervorgehoben. Die Stellplatzdimensionierung im westlichen und östlichen Bereich ist funktionstüchtig, jedoch ist die Erschließung des Bediensteten-Parkplatzes und der Vorfahrt zum Haupteingang sowie des Versorgungsverkehrs für den Verwaltungsbereich in der vorgeschlagenen Form nicht frei von betrieblichen Mängeln.



Teil B 1. Preis

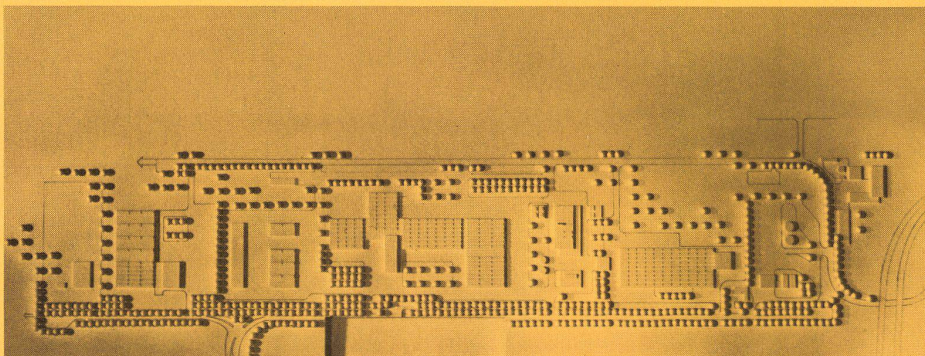
Architekturbüro H. J. Schmidt & Partner,
München

Mitarbeiter: Gerhard Teutsch,
Ing. A. Butter

Die städtebauliche Lösung der Aufgabe eines sehr differenziert zu nutzenden Industriebandes ist in Würdigung der geringen Höhenentwicklung einerseits und der sich aus dem Betriebsvorgang ergebenden beträchtlichen Längenerstreckung der Ge-

bäude andererseits in der Gesamtanordnung und der Einzelgruppierung als geglückt zu bezeichnen. Der Verfasser hat mit Erfolg versucht, der zu vermutenden wechselvollen künftigen Entwicklung eines solchen Gebietes dadurch gerecht zu werden, daß er insbesondere den sich an die Betriebsstraße Nord anschließenden Randbereich durch einen bewußten Wechsel von nach Ost-West und Nord-Süd gestellten Bauräumen belebt hat. Die städtebauliche Einzeldimensionierung der Teilbereiche kann im Hinblick auf das Vorhergesagte als ein leistungsfähiger Ordnungsrahmen zur Bewältigung künftiger Entwicklungen angesprochen werden.

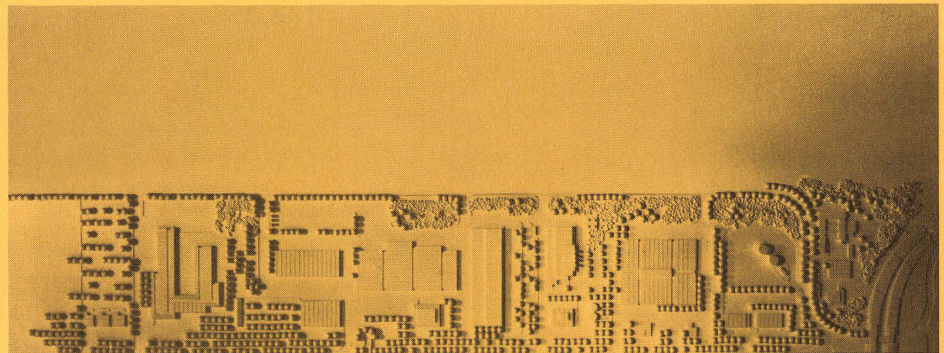
Als die 3. Dimension bestimmende Grünelemente benötigt der Verfasser ausschließlich Bäume, die er in Alleen, Baumreihen und in hainartiger Anordnung sinnvoll und räumlich gut disponiert in Kontakt zu den Gebäudekomplexen anordnet. Die Rasterstellung 7,20 m und 14,40 m entspricht den Möglichkeiten, die sich aus diesem Programm ergeben: Erfolg der verschiedenen Dichten der Baumstellung ist größere oder geringere Transparenz und differenzierte Lichtführung. Im ganzen kann man die Disposition als außerordentlich geglückt ansprechen. Die äußere Erschließung ist übersichtlich gewährleistet, die Grundstückszufahrten sind verkehrsgerecht, die Beziehung der großräumigen Personalabstellplätze südlich der Betriebsstraße Nord zu den Arbeitsplätzen nördlich dieser sind gewährleistet. Die Ausbildung der inneren Verkehrs- und Bewegungsflächen ist funktionstüchtig. Die Führungen der Fußgänger in Ost-West-Richtung im Alleeband stellen einen guten Beitrag zur Lösung dieser Frage dar.



voneinander getrennt. Baumassen und Freiflächen sind in ausgewogenem Verhältnis zueinander angeordnet. Auch an der nördlichen Erschließungsstraße gelingt eine wechselseitige Durchdringung von Verbreiterungen der rhythmisch gestellten Alleebäume mit einzelnen Baukörpern. Es entsteht eine verhältnismäßig lebendige Straßenfront.

Nach Norden hin ist durch Baumreihen und Buschpflanzungen eine Abschirmung gegenüber dem äußeren Bereich erreicht worden, die positiv zu bewerten ist. Die Hauptfußgängererschließung ist in einer Allee geführt, die am Südrand der Funktionsbereiche verläuft.

Hervorzuheben sind die kurzen Zuwegungen zu den einzelnen, vom öffentlichen Verkehr anzufahrenden Funktionsbereichen, u. a. auch zum Zentrallager.



Teil A 3. Preis

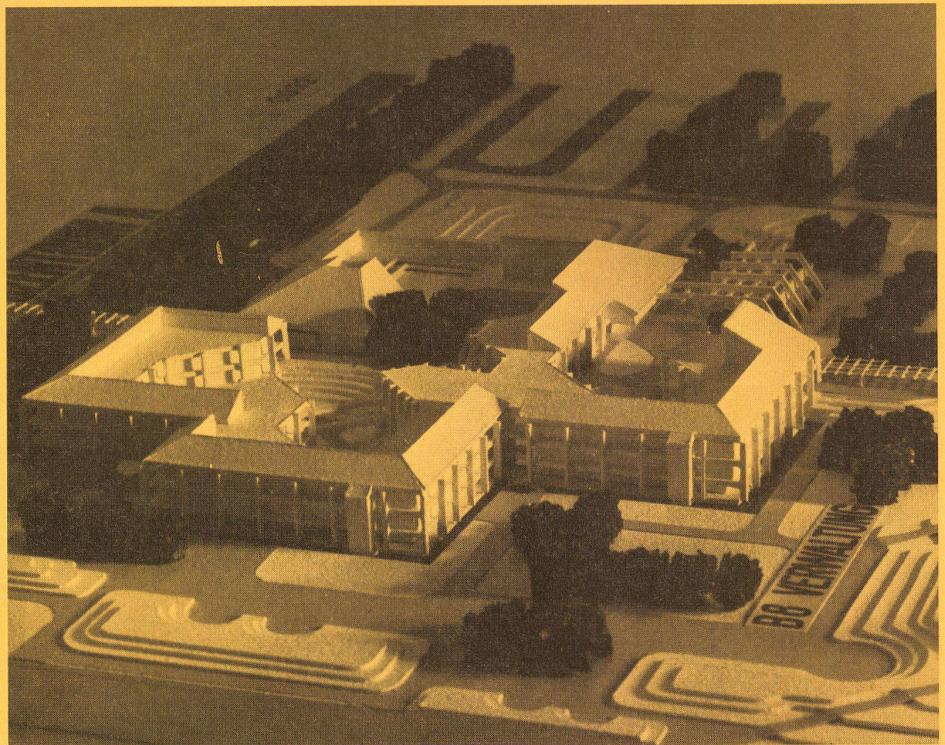
Architektengruppe Waiblingen
Bloss, Kist, Koop, Seibold, Waldmann,
Fehmel, Waiblingen
Wolfgang Müller, BDLA, Stuttgart
Mitarbeiter: Mazarin, Horn, Wagner,
Huppertz, Reich, Rommel

Der konzentriert angelegte Gesamtbaukörper versucht mit der Umgebung im städtebaulich-architektonischen Oberflächenmodellierung dem baulichen Bereich eine Verbindung einzugehen. Die innere städtebauliche Konfiguration begegnet insofern gewissen Bedenken, als auch hinsichtlich des Verwaltungsgebäudes einige Einschränkungen angebracht sind.

Der Versuch, die Landschaft über Erdkörper an den zentralen Baubereich anzuschließen, ist möglich. Rechtwinklige Anordnungen eines weiträumigen Fußwegsystems sind dem Bewegungsrhythmus des Fußgängers nicht genügend angepaßt. Es entstehen lange Achsen, die eher dem Fahrverkehr zugeordnet werden könnten. Die Bepflanzung ist etwas spärlich und kann der Baumasse nicht den wünschenswerten Kontrast leisten. Im übrigen sind die funktionalen Zuordnungen des Sport- und Besucherparks nicht zu beanstanden. Anders verhält es sich mit der Parkierung, die in Gebäudenähe zu weit nach Süden greift.

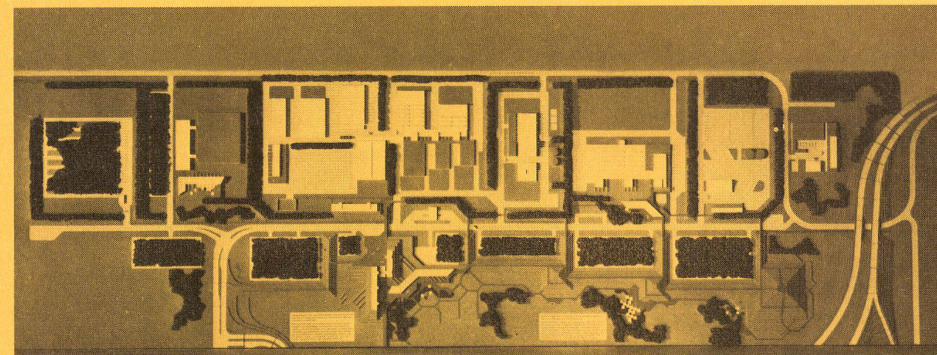
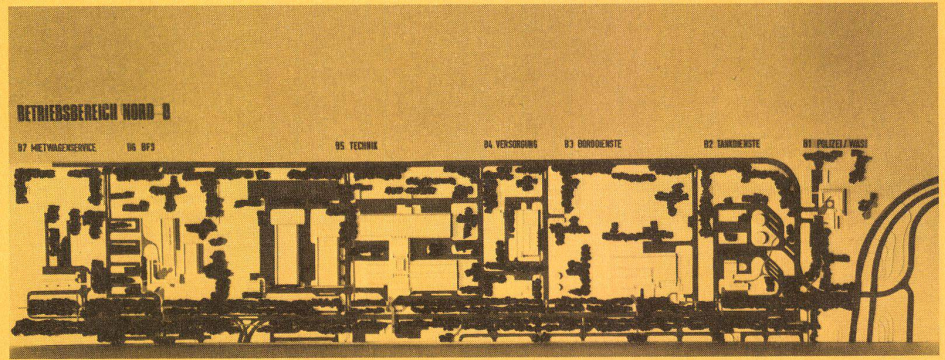
Die äußere Erschließung ist ohne Beanstandung. Die Zuordnung der Stellflächen und die Organisation der Vorfahrten zu den einzelnen Betriebsbereichen sind frei von Bedenken.

Die Fußwegführung und Ausgestaltung von der S-Bahn-Station West zum Subzentrum stellt einen interessanten Beitrag zur Lösung der gestellten Aufgabe dar. Die Fortsetzung der Fußgängerverbindung durch das Subzentrum vermag jedoch nicht zu überzeugen.



Teil B: 3. Preis

Architektengruppe Waiblingen
Bloss, Kist, Kopp, Seibold, Waldmann,
Fehmel, Waiblingen
Mitarbeiter: Wolfgang Müller BDLA, Mazarin, Horn, Huppertz, Rommel, Rentschler + Riedesser, Leonhard + Andrä, U. Rehbein



Fachpreisrichter

Arch. Prof. Fred Angerer, München
Landschaftsarch. Prof. Günter Grzimek,
Freising
Arch. Prof. Dr. Walter Henn, Braunschweig
Arch. Dipl.-Ing. E. M. Lang, München
anstelle von
Ministerialdirigent Rothenfußer
Ministerialrat Helmut Megele, Oberste
Baubehörde München
Ministerialrat Franz Weber, Bayer.
Staatsministerium der Finanzen

Stadtbaurat Uli Zech, Landeshauptstadt
München

*Ständig anwesender stellvertretender
Fachpreisrichter:*

Arch. Dipl.-Ing. Heinz Musil, München

Teil B 3. Preis

Bidlingmaier + Egenhofer, Dipl.-Ingenieure,
Freie Architekten, mit Dipl.-Ing. Peter Düb-
bers, Stuttgart

Mitarbeiter: Elisabeth Roller cand. Arch.,
Prof. Gunnar Martinson

Städtebaulich wird durch die Gliederung der einzelnen Bereiche mittels Wallhecken eine gute Übersichtlichkeit erreicht. Es wird eine gute Orientierung auch von der nördlichen Erschließungsstraße erreicht. Zugleich benutzt der Verfasser die Wälle, um die Fußgängerführung kreuzungsfrei zu halten. Die einzelnen Bereiche sind in sich gut gegliedert und erweiterungsfähig.

An Grünelementen verwendet der Planverfasser außer den Wallhecken Rasen sowohl in der 0-Ebene wie z. T. auf den Dächern der Industriebauten. Die Begrünung der Dächer wird als nicht sinnvoll angesehen, zumal der Gesamtflughafen eine großdimensionierte Wiesenlandschaft darstellt. Die äußere Verkehrserschließung ist im wesentlichen gewährleistet und funktionsgerecht. Die kurze Folge von Ein- und Ausfahrten beeinträchtigt den Verkehrsfluß.

Die auf den Erdwällen geführten Fußwegverbindungen am Südrand des Betriebsgeländes Nord zu den südlich davon gelegenen Parkplätzen erscheinen überzogen.

Das von Ost nach West zunehmende Parkplatzangebot ist nicht bedarfsgerecht.