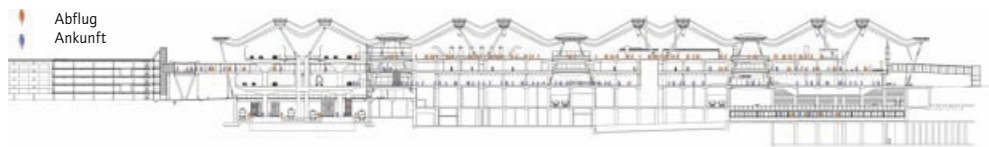




**Madrid
Neuer Terminal am Flughafen
Barajas**

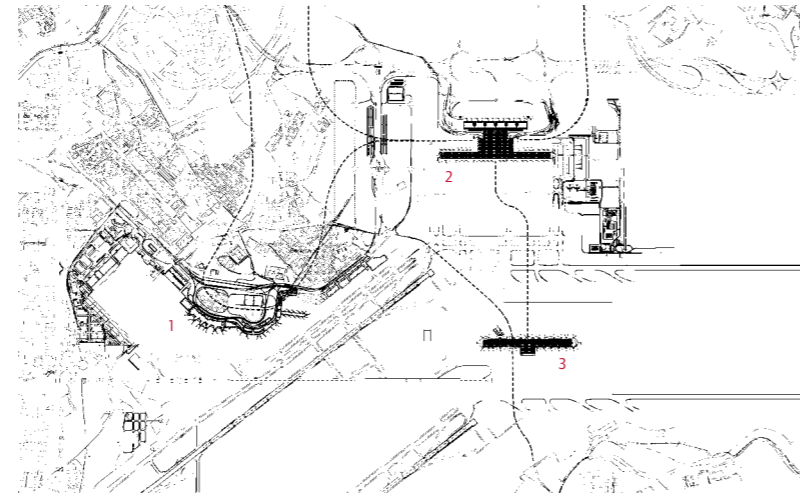
Großflughäfen wie Madrid-Barajas sind nicht nur riesige Verkehrsknotenpunkte, sie funktionieren darüber hinaus als autarke Einkaufs- und Dienstleistungsstädte an der Peripherie. Mit nahezu einem Quadratkilometer Bruttogeschossfläche ist der gerade eröffnete neue Terminal des Flughafens Barajas derzeit eines der größten Gebäude Europas; mit

sellschaft Iberia. Deren Ziel ist es, sich mit diesem neuen Drehkreuz das Flugverkehrsmonopol nach Südamerika vor den europäischen Großflughäfen Roissy und Frankfurt am Main (und den Fluggesellschaften Air France und Lufthansa) zu sichern. Nach gewonnenem Wettbewerb 1997 wurde der neue Terminal von der Bürogemeinschaft aus Richard Rogers Partnership, dem Madrider Architekturbüro Estudio Lamela (Projektleitung: Simon Smithson, Birgit Schlösser) und den In-

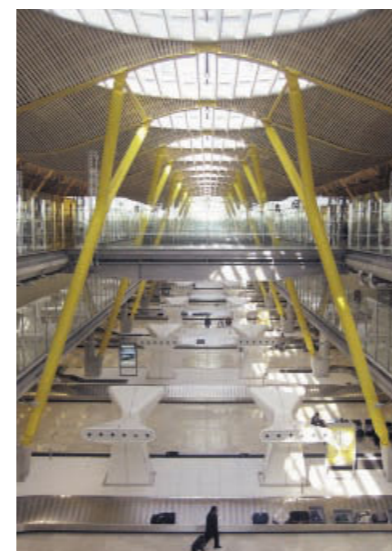


seiner Kapazität von 135.000 Passagieren am Tag und 35.000 Arbeitsplätzen kann er die Bevölkerung einer mittleren Großstadt aufnehmen. Auftraggeber des Neubaus war die Gesellschaft Aeroportos Españoles y Navegación Aérea (AENA), die als „Public Business Entity“ zwar der Verantwortung des spanischen Transportministeriums untersteht, aber nur zu einem geringen Teil staatlich finanziert wird. Den größten Teil ihres Budgets bezieht AENA aus den Erlösen der Flughäfen und dem daraus resultierenden Aktienkapital. Das bedeutet, dass die künftigen Einnahmen des neuen Flughafens den 1,2 Milliarden Euro, die in seinen Bau investiert wurden, Rechnung tragen müssen. Unter diesen Umständen verwundert es kaum, dass die geplante U-Bahn Verbindung zur alten Abfertigungshalle noch nicht fertig gestellt ist – werden doch allein die 9000 Stellplätze des Parkhauses am neuen Terminal voraussichtlich 20 Prozent seiner Einkünfte bestreiten. Hauptmieterin des Terminals ist die spanische Fluggesellschaft Iberia. Deren Ziel ist es, sich mit diesem neuen Drehkreuz das Flugverkehrsmonopol nach Südamerika vor den europäischen Großflughäfen Roissy und Frankfurt am Main (und den Fluggesellschaften Air France und Lufthansa) zu sichern. Nach gewonnenem Wettbewerb 1997 wurde der neue Terminal von der Bürogemeinschaft aus Richard Rogers Partnership, dem Madrider Architekturbüro Estudio Lamela (Projektleitung: Simon Smithson, Birgit Schlösser) und den In-

genieurbüros INITEC und TPS in drei Jahren geplant und in knapp sechs Jahren errichtet. Der Entwurf ist durch vier wesentliche Merkmale bestimmt. Erstens durch die modulare Gebäudestruktur: ein Raster aus Stahlbetonpfeilern, auf denen die baumförmige Stahlkonstruktion des Daches aufsitzt. Die einfachen Konstruktionsmodule (57 mal 18 Meter) sollen nicht nur die Wartung, sondern auch eine mögliche Erweiterung des Gebäudes in verschiedene Richtungen erleichtern. Zweitens durch die gleichmäßig geschwungene Dachoberfläche, die das Gebäude zusammenfasst – im Querschnitt als durchgehende Welle vom Eingang bis zu den Flugsteigen, im Längsschnitt in einer repetitiven Folge kleiner Tonnengewölbe. Von außen fügt sich die graue Dachaufsicht wie ein abstraktes Muster in die Landschaft ein, von innen verleiht chinesischer Bambus als Material der abgehängten Decke den öffentlichen Bereichen eine eher warme und mit seiner geschwungenen Form auch weiche Qualität. Das dritte



Die alte Abfertigungshalle (1) wurde von Richard Rogers und Estudio Lamela um einen Terminal (2) und einen Satelliten (3, Foto oben) ergänzt. Die Flugsteige sind je einen Kilometer lang. Rechts: Die „Canyons“ belichten die Innenbereiche des Terminals. Lageplan u. Querschnitt o. M.; Fotos: Manuel Renau (oben), Anne Kockelkorn (rechts)



Element sind die „Canyons“, die als vertikale Zäsuren die senkrechte Erschließung organisieren und über eine Serie von Oberlichtern das Tageslicht bis ins Erdgeschoss holen. Textilblenden an den Oberlichtern sorgen dafür, dass das Licht nur nach unten und nicht zur Seite fällt, so dass die Bildschirmarbeit innerhalb des Gebäudes nicht durch schrägen Lichteinfall gestört wird. Und als viertes Merkmal sei die vom Dach abgehängte Glasfassade genannt, die an allen Seiten die Außenhaut des Terminals wie auch des Satelliten bildet. An vielen Stellen im Gebäude gibt es den Sichtbezug nach Außen – bei bis zu 175 Metern Abstand von der Fassade keine Selbstverständlichkeit. Diese Großzügigkeit vermittelt der Terminal allerdings nur in seiner Längsrichtung, aus finanzstrategischen Erwägungen war die Offenheit der Struktur in der Querrichtung des Gebäudes nicht zu erhalten: Nicht nur, dass die VIP-Lounge von Iberia mitten in die Sichtachse zum Rollfeld platziert werden musste, es war

auch erklärtes Ziel des Bauherrn, die Passagiere auf dem Weg zu den Flugsteigen an möglichst viel Verkaufs- und Werbeflächen vorbei zu schleusen und dafür selbst Umwege in Kauf zu nehmen. Schließlich wird der mit Abstand größte Teil der Einnahmen durch die Shopvermietung akquiriert, die Flughafenengebühren sind ein verschwindend kleiner Prozentsatz. Und so klebten bereits einen Tag nach der Eröffnung allerlei Werbeplakate an den Glaswänden, mit besonderer Vorliebe dort, wo eigentlich Sichtverbindungen und räumliche Transparenz intendiert waren. Dass die Transparenz in der Längsachse des Gebäudes erhalten geblieben ist und der Weg zwischen Ankommen und Abfliegen trotz allem relativ klar und direkt verläuft, ist unter diesen Umständen nicht nur eine architektonische Leistung, sondern zeugt auch vom Durchhaltevermögen und Verhandlungsgeschick der Architekten. *Anne Kockelkorn*

Berlin. Wer dem endgültigen Abriss der Ruine des Palastes der Republik nicht tatenlos zusehen will, für den hat Cornelius Mangold, der Erfinder des Berliner Plattenbauquartetts, ein passendes Schreibtischaccessoire entwickelt: den „Abrissblock“. Der 180 x 89 x 49 Millimeter große und im Urzustand 500 Gramm schwere Notizblock ist Träger einer Palast-Fotografie von Gerhard Murza aus dem Jahr 1976. Mit dem Block lässt sich noch einmal trefflich die eigene Position dokumentieren: Notiz für Notiz mitabreiben und sich an der anschließenden Brache auf dem Schreibtisch erfreuen – oder sich dem Abriss verweigern und dem Palast im Maßstab 1:1000 einen Ehrenplatz im Regal zuweisen. www.abrissblock.de.

Frankfurt am Main. Auch in anderen Städten wird kräftig abgerissen, allerdings gibt es dort meist auch konkrete Neubauprojekte. Für den Büro-, Hotel- und Shopping Komplex „FrankfurtHochVier“ des niederländischen Investors MAB mussten in den vergangenen Monaten bereits die ehemalige Hauptpost und das Fernmeldehochhaus (Heinrich Ebert, 1956) weichen. Inzwischen hat auch der Abruch des früheren Verlagshauses der Frankfurter Rundschau (Wilhelm Berentzen, 1953) begonnen. Die Pläne für die Neubebauung des Areals stammen vom Büro KSP Engel und Zimmermann und von Massimiliano Fuksas. Teil des Projekts ist der Wiederaufbau des im Zweiten Weltkrieg weitgehend zerstörten Thurn-und-Taxis-Palais an der Eschenheimer Landstraße.



**London
David Adjaye – Making Public Buildings**

David Adjaye ist der „Shootingstar“ der Londoner Architekturszene. Bekannt wurde er hauptsächlich mit Privathäusern für Künstler aus seinem Freundeskreis, die in den 90er Jahren im Zuge der „Young British Artists“ zu Erfolg kamen: darunter das „Ofili House“ (1999) für den Künstler Chris Ofili und das „Dirty House“ aus dem Jahr 2002 für Tim Noble und Sue Webster (Heft 21/03). Mit Projekten wie der „Shop“-Architektur für das renommierte Londoner Kaufhaus Selfridges (2003), dem Pavillon für die Londoner Kunstmesse „Frieze“ oder der „Social Bar“ im Londoner Westend (1999) hat David Adjaye sich in den letzten zehn Jahren als Architekt im Kunst- und Modebereich etabliert. Er hat ein wenig Glamour in die spröde Architekturwelt gebracht, feiert gerne und lässt sich gerne feiern. Adjaye, 1966 als Sohn eines ghanaischen Diplomaten in Tansania geboren, kam 1979 nach London; 1993 schloss er hier am Royal College of Art sein Architekturstudium ab. 1994 gründete er sein erstes eigenes Büro zusammen mit William Russell; seit 2000 führt er alleine das Büro Adjaye Associates. Nun widmet die Whitechapel Art Gallery David Adjaye eine Ausstellung – eine seltene Ehre für einen Architekten, die ihm – neben Mies van der Rohe und Christopher Wren – da zuteil wird (dazu als erstem zu Lebzeiten). „Making Public Buildings“ ist seine bisher umfassendste Werkschau. Der Titel überrascht etwas, denn mit öffentlichen Gebäude brachte man ihn bisher weniger in Verbindung. Ganz in Adjayes Sinne betritt man die Ausstellung denn auch über eine parallel stattfindende Kunstaus-

stellung. Ein erster Raum mit Fotos gibt einen chronologischen Überblick über die Projekte des Architekten seit 1995. Als knapp 40-Jähriger hat er bereits eine bemerkenswerte Zahl an Bauten realisiert, deren schiere Masse nicht nur gleichaltrige Kollegen neidvoll erblinsen lässt. Der Schwerpunkt liegt jedoch auf den neueren und unbekannteren internationalen Projekten – allesamt öffentliche Gebäude. Zehn Arbeiten, zum Teil bereits fertig gestellt, zum Teil noch in Planung oder Ausführung, werden mit Modellen, Plänen und Materialproben vorgestellt; darunter die beiden Idea Stores (siehe Seite 18 in diesem Heft), das im vergangenen Sommer in Oslo eröffnete „Nobel Peace Center“, ein Zentrum für zeitgenössische Kunst in Denver und der Pavillon für die Kunstbiennale 2005 in Venedig, der in Zusammenarbeit mit dem Lichtkünstler Olafur Eliasson entstand. Es fällt auf, dass einige dieser Projekte Komplexität vermissen lassen – Adjayes sehr reduzierte Konzepte, die für einen Shop oder ein Privathaus gut funktionieren, sind im größeren Maßstab offensichtlich nicht ebenso tragfähig. Eine Diaschau zeigt Fotografien, die Adjaye auf seinen Reisen in Asien, Südamerika und Afrika aufgenommen hat und die ihn zu seinen Projekten inspiriert haben. Je zwei Bilder werden parallel in scheinbar zufälliger und schnell wechselnder Reihenfolge an die Wand projiziert, geben Impressionen vom öffentlichen Raum außerhalb des westlichen Kulturkreises. Dem Betrachter bleibt keine Zeit, sich auf ein Bild zu konzentrieren und dessen Herkunft einzuordnen. Vielmehr verlässt er diesen Raum mit einem bunten Gesamtbild im Kopf, und vielleicht hat ihn auch die Reiseleust gepackt. Einige der hier gesehenen Elemente findet man nebenan wieder;

Für das „Nobel Peace Center“, ein Informationszentrum zum Friedensnobelpreis, hat David Adjaye den ehemaligen Westbahnhof am Hafen von Oslo umgebaut und dem Altbau ein frei stehendes Vordach hinzugefügt. Unten: Eingangsbereich von Adjayes Pavillon für Olafur Eliassons Installation „Your Black Horizon“ auf der Kunstbiennale in Venedig 2005. Fotos: Adjaye/ Associates



in der Markthalle für Wakefield etwa verwendet Adjaye schräge Stützen in Anlehnung an die naturbelassenen Baumstämme, die das Vordach eines Hauses in einem afrikanischen Dorf tragen. Doch das Thema wird zu stark strapaziert: Jedes Projekt hat ein Referenzbild meist aus afrikanischer Kunst und Architektur, das häufig rein formal Verwendung findet – in einer Art, die nichts mit dem lokalen Kontext des jeweiligen Projekts zu tun hat. Nur schwer kann man sich des Gefühls erwehren, dass die Bilder den Entwürfen im Nachhinein als „Referenz“ hinzugefügt wurden und Teil einer geschickten Marketingstrategie sind. *Eva Stadelmann*

Whitechapel, 80–82 Whitechapel High Street, London, E1 7QX, www.whitechapel.org; bis 26. März, Di–Sa 11–18, Do, 11–21 Uhr Der Katalog kostet 19,95 £.