

Noch lange kein Check-in | Sind die Grenzen erreicht? Ist vollautomatisierte Technik im ganz großen Maßstab überhaupt noch zu steuern? Die undurchsichtige Begründung für die neunmonatige Verschiebung der Eröffnung des Flughafens BER lässt dies vermuten.



BER-Werbung am Flughafen Tegel

Foto: Sebastian Redecke

Blick von Osten auf den Terminal. Im Vordergrund die größtenteils noch unbebaute Airport City mit der axialen Erschließung. Die Bahn verschwindet im Tunnel.



Additiv und pragmatisch

Vor dem Debakel mit der Verschiebung wurde der neue Hauptstadtflughafen Berlin Brandenburg mit dem Beinamen Willy Brandt schon viel gelobt. Es wird noch eine Weile dauern, bis sich die Öffentlichkeit selber ein Bild machen kann. Die Eröffnung wird jetzt für den 17. März 2013 erwartet. Wir haben die Bauten von **gmp** und **JSK Architekten** schon einmal besucht und bieten einige Einblicke.

Kritik **Sebastian Redecke** Fotos **Marcus Bredt**

Kam die Verschiebung der Eröffnung überraschend? Mit Blick auf die Flughafengebäude, vor allem auf deren Innenausbau, konnte man schon lange skeptisch sein, ob der Termin 3. Juni zu halten sei. Aber von allen Seiten wurde immer wieder beschwichtigt. Der Termin könne auf keinen Fall verschoben werden, da eine extrem komplexe, seit langem minutiös festgelegte „Logistikkette“ mit Verbindungen in alle Welt daran hänge.

Nun soll ein wichtiger technischer Baustein des Flughafens, die Brandfall-Entrauchungsanlage, schuld daran sein, dass die Eröffnung dennoch neun Monate später als geplant stattfinden wird. Es handelt sich um eine der größten, weitgehend vollautomatisierten Anlagen ihrer Art weltweit, die mit Lüftungskanälen und Ventilatoren in hochkomplizierten Prozessen über zahlreiche Brandabschnitte und über mehrere Geschosse hinweg funktionieren soll. Der inzwischen abgesetzte Flughafen-Planungschef Manfred Körtgen gab bei der eilig organisierten Pressekonferenz am 8. Mai bereits zu, dass es eine solche Anlage in dieser Komplexität bisher noch nirgendwo im Einsatz ist und der Prüfungszeitraum mit simulierten Brandfällen zu knapp bemessen war. Wieso dann eine so kurzfristige Absage der Eröffnung? Warum hat das Projektmanagement des Flughafens trotz aller Ablaufpläne beim Controlling versagt? Warum haben die renommierten, mit Großprojekten bestens vertrauten Ingenieure der beteiligten Firmen nicht rechtzeitig offen Alarm geschlagen?

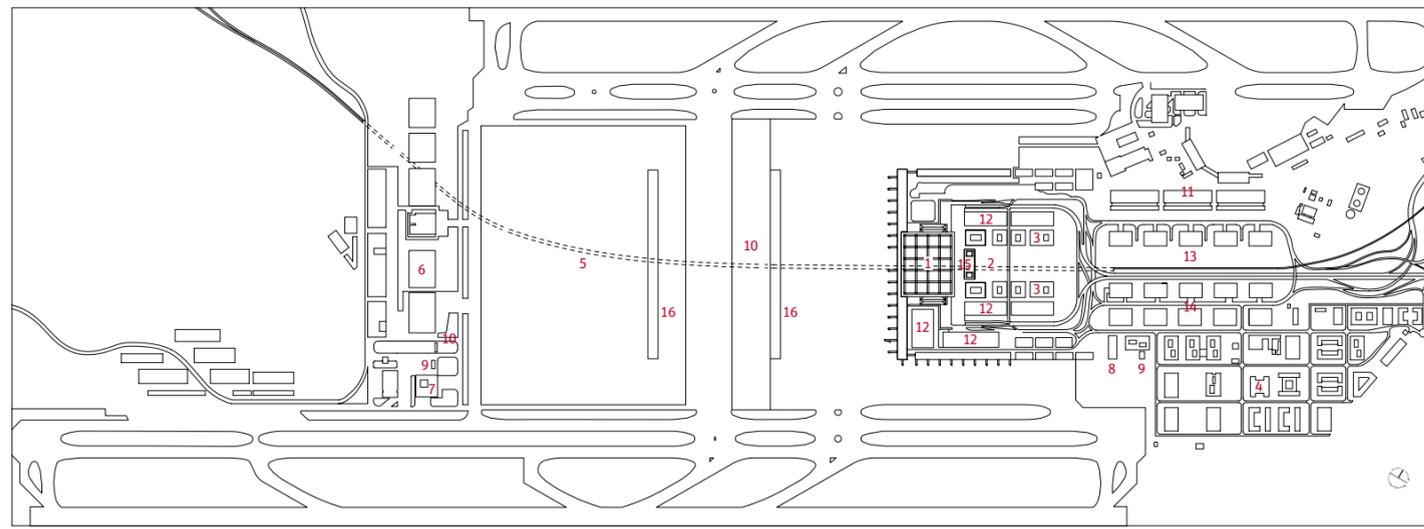
Die Erläuterungen zum eigentlichen Problem der Rauchabzugsanlage bleiben diffus. Die fehlenden Brandschutz-Prü-

fungen und damit die sicherheitstechnischen Voraussetzungen für eine Zulassung durch die zuständige brandenburgische Baugenehmigungsbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald in Königs Wusterhausen können nicht allein der Grund sein. Zu vermuten ist, dass die übergroße Anlage, die auf alle möglichen Eventualitäten einer Rauchentwicklung reagieren soll, nicht steuerbar ist. Vielleicht ist sie zu empfindlich und reagiert sogar in unpassenden Momenten. Denkbar ist aber auch ein rein taktisches Vorgehen der Prozess-Beteiligten: Die Probleme mit der Qualm-Absauganlage wurden nur vorgeschoben, weil noch ganz andere, nicht sicherheitsrelevante Bereiche zum Termin nicht fertig geworden wären. Zahlreiche Verzögerungen in verschiedenen Baubereichen wurden nach und nach bekannt.

Auf der Pressekonferenz, auf der die Eröffnung abgesagt wurde, tat der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit kund, dass „seine Phantasie nicht ausgereicht habe“, sich eine solche Situation nur vier Wochen vor Eröffnung vorzustellen. Dies lässt erahnen, welch gewaltigen Ärger die Flughafengesellschaft mit diesem Fiasco ausgelöst hat. Der Flugbetrieb in Berlin wird nun bis auf weiteres „im bestehenden System geregelt“. Für die ab Juni bereits zusätzlich geplanten Flüge sollen „Verkehrstaler“ in Tegel genutzt werden.

Annäherung am 8. Mai

Die sechsspurige Straße ist schnurgerade und führt leicht links versetzt auf die Haupthalle zu. Rechts davon, genau in



Der Flughafen und alle Zusatzbauten folgen einem klaren orthogonalen Schema. Durch die weit voneinander entfernt liegenden Nord- und Südbahnen können zwei Flug-

zeuge gleichzeitig starten oder landen, ohne Turbulenzen ausgesetzt zu sein.

Lageplan im Maßstab 1:25.000

- | | |
|---------------------------|-----------------------|
| 1 Haupthalle | 9 Tankstelle (S. 39) |
| 2 Willy-Brandt-Plaza | 10 Tower |
| 3 Airport City | 11 Cargo City |
| 4 Instandhaltung | 12 Parkhaus |
| 5 Bahntunnel | 13 Midfield Gardens |
| 6 Hangars | 14 Service City |
| 7 Feuerwache West (S. 38) | 15 Tempietto (S. 29) |
| 8 Feuerwache Ost (S. 38) | 16 Satellit (Planung) |

Man habe sich von Mies van der Rohes Nationalgalerie leiten lassen – eine mutige, etwas anmaßende Feststellung

der Mittelachse der Halle verläuft bis zur Tunneleinfahrt die Bahntrasse. Auf beiden Seiten dieser zentralen Verkehrsanbindung waren die Grünplaner aktiv, eine flache Dünenlandschaft mit märkischen Kiefern wird in ihrem Verlauf durch eine strengere Anordnung von Baumalleen ergänzt. Baulich gefasst ist dieser breite Zufahrtsbereich erst nahe der Haupthalle. Viele der anderen rechts und links angrenzenden Baufelder der Airport City sind noch verwaist. Alle Teile der Gesamtanlage beziehen sich orthogonal klar gegliedert auf diese Axialität.

Rund 500 Meter vor der Haupthalle steigt die Zubringerstraße leicht an und schwenkt auf einer Brücke in großem Bogen nach rechts. Der Ankommende erlebt nun bei der Vorbeifahrt in ganzer Breite die Landseite der Halle mit der vorgelagerten, deutlich tiefer liegenden „Willy-Brandt-Plaza“, um dann nach einem zweiten Bogen nach links zwei gewaltige Parkhäuser (Fotos Seite 15 und 29) zu passieren und schließlich nach einem weiteren Bogen die Eingangszone unter dem großen Dach zu erreichen. Er wird sich erst dann, ganz unmittelbar, der Dimension der gewaltigen, 32 Meter hohen Hallenkonstruktion gewahr.

Mies und Schinkel

Die grundlegende formale Entwurfsidee war, dass sich beide Partner des Flughafens, die Länder Berlin und Brandenburg, im Gesamtkonzept und in der Gestalt der Baukörper darstellen. Die Architekten sprechen daher beim Leitgedanken der Planung von einem „ortspezifischen Duktus“ des Flughafens Berlin Brandenburg und von Referenzen. So heben sich jetzt zwei Bereiche mit eigener baulicher Identität voneinander ab: Die gläserne Haupthalle mit großer Dachscheibe und deutlich sich manifestierenden Tragstützen soll Berlin „verkörpern“. Dabei habe man sich von Mies van der Rohes Nationalgalerie leiten lassen – eine mutige, etwas anmaßende Feststellung. Die Halle stehe symbolhaft überhöht für Weltoffenheit und Großzügigkeit der Hauptstadt. Der Passagier erlebt einen Raum, der in dieser Dimension und mit einer derartigen gestalterischen Klarheit wohl kaum auf einem anderen Flughafen zu finden ist.

Beim zweiten Bereich, den beiden deutlich niedrigeren Anschlussbauten rechts und links der Halle, die sich dem abreisenden Fluggast zeigen, sollte das Land Brandenburg zum Zuge kommen. Man habe hier ein „Kolonnadenmotiv“ zum Thema „Potsdams schönste Seiten“ ausgewählt, das zum Beispiel im Park von Sanssouci vorkommt. Konkret habe man an die Kolonnade am Casino von Schloss Glienecke von Karl Friedrich Schinkel gedacht. Zu sehen sind bei den an die Halle angesetzten Bauteilen hohe, frei stehende Betonrahmen, also keine direkten Zitate, keine Säulen einer beschaulich aufgeräumten Kulissenwelt. Im Hintergrund, bei den tiefer liegen-

den, später erst dem Projekt hinzugefügten Seitenflügeln – Pier Nord und Süd – folgen über 300 Meter lange Fluchten von Betonstützen (Foto Seite 28), die ziemlich brut wirken. Hier kommen mir ganz andere Bauten mit langen, betonierten Stützenreihen in den Sinn, der Friedhof in Modena von Aldo Rossi aus den siebziger Jahren zum Beispiel. Wie bei der Flughafenhalle wurde auch bei den Anschlussbauten und Seitenflügeln ein den Entwurf gedanklich bestimmendes Thema ins Große gesteigert. Doch wie die sogenannten Kolonnaden rechts und links der Haupthalle stehen und eine Anknüpfung versuchen, überzeugt nicht. Die Teile passen nicht zusammen.

Tegel

Meinhard von Gerkan gewann 1965, als 30-Jähriger, mit Volkwin Marg und Klaus Nickels den Wettbewerb für den Flughafen in Tegel – damals eine Sensation. Für ihn ist Tegel mit einer für seine Zeit genialen Erschließung ein „essentieller Bestandteil des beruflichen Werdegangs“. Es ist ein einmaliger Vorgang, dass derselbe Architekt, als Senior, mit mehreren Großbüros und im internationalen Planergeschäft von Peking

über Hanoi bis Brasilia sehr erfolgreich, rund 36 Jahre nach Fertigstellung – (Bauwelt Heft 45.1974 und Seite 31) – für die gleiche Stadt erneut den Auftrag für einen Flughafen einer neuen Generation erhält. Auf Wunsch des Auftraggebers diesmal in Partnerschaft mit JSK Architekten. Von Gerkans Studie für die Nachnutzung von Tegel liegt natürlich auch schon längst auf dem Tisch. Das Hauptgebäude soll die Berliner Beuth-Hochschule als Forschungs- und Lehrstätte nutzen. Außerdem ist ein in viel Grün eingebetteter Technologiepark geplant.

Der neue Flughafen BER wird auf den folgenden Seiten mit einigen Bauten und Räumen vorgestellt. Wir haben die federführenden Architekten bei gmp, Hubert Nienhoff und Hans Joachim Paap, interviewt. Michael Kasiske betrachtet die beiden am stärksten ins Auge fallenden Kunstwerke, außerdem haben wir Matthias Dietz von „Realgestalt“ Fragen zur Corporate Identity gestellt, und Ulrich Brinkmann hat sich die Betriebsgebäude des Flughafens direkt am Rollfeld, die wie damals am Flughafen Tegel ebenfalls von gmp stammen, angesehen. Wir zeigen die beiden Feuerwachen und eine der Tankstellen. ■

Der Haupthalle setzte man seitlich „Kolonnaden“ an. Der Anschluss überzeugt nicht. Unten, vor der Abflug- und der Ankunftsebene, liegt die „Willy-Brandt-Plaza“.

Foto: Robert Mehl



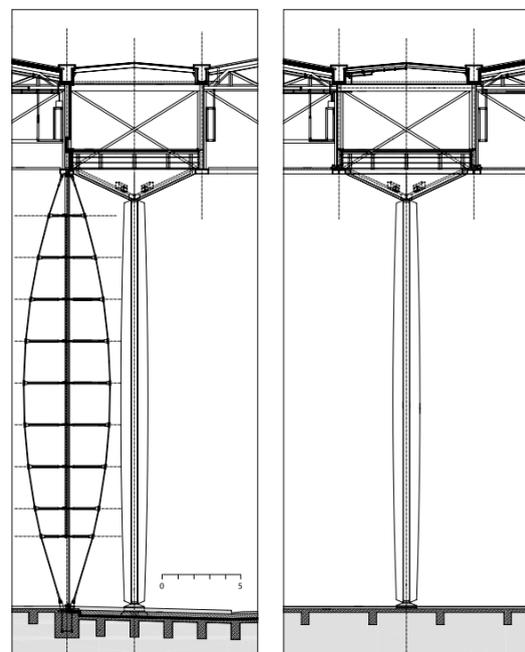
Die Halle

Architektonisch fokussiert sich beim Flughafensterminal alles auf die 240 x 200 Meter große und 27 Meter hohe Haupthalle, die sich in ihrer Dimension und Gestalt deutlich heraushebt. Die Entscheidung für eine übersichtliche orthogonale Struktur der Gesamtanlage setzt sich innen in einem sehr klaren Aufbau fort. Nicht nur die Halle selbst mit ihren Einbauten, sondern auch alle angrenzenden Bereiche des Flughafens wirken „städtisch“, mit deutlich sich voneinander abgrenzenden, von einem Raster bestimmten Räumen – kompakt und additiv. Nirgends ist eine formal-architektonische Idee erkennbar, die das Fliegen unmittelbar aufnimmt oder interpretiert. Man befindet sich bei aller Kantigkeit in Räumen mit angenehmen Proportionen und mit einer extrem einfachen funktionalen Zuordnung. Für den abreisenden Passagier, der sich leicht orientieren kann, stehen die acht Check-in-Einbauten, die sogenannten Inseln oder auch „Häuser“, mit derzeit 112 (später einmal 132) Schaltern in gediegenem Nussbaum im Vordergrund. Die Holzverkleidungen begleiten den Passagier weiter auf seinem Weg, an der Rückfront der Halle, wenn er sich zu einer der 30 Sicherheitskontroll-Linien und zum direkt dahinter liegenden „Marktplatz“ (Seite 21) begibt.

Die alles überspannende Dachscheibe gliedert sich auf ihrer Unterseite in ein quadratisches Raster auf. Die Stützen sind über ein offenes Bandraaster optisch miteinander verbunden. Die äußere Kante des Daches wirkt schwer, obwohl sie schon minimiert worden sein soll. Allerdings relativiert sich dieser Eindruck deutlich, wenn die gesamte Dachscheibe bei Dunkelheit eindrucksvoll illuminiert ist. Das Dachtragwerk besteht aus einem Trägerrost mit einer Gesamtbauhöhe von vier Metern, der in einem Raster von 43,75 Meter durch Pendelstützen getragen und laut der Tragwerksplaner Schlaich Bergermann über dem eingestellten Stahlbetonbaukörper auf der Westseite, wo sich der Marktplatz befindet, mit zwei Festpunkten horizontal ausgesteift wird. Die vorderste Reihe der Dachstützen steht nicht auf der offenen Vorfahrtzone der Abflugebene, sondern auf der tiefer liegenden Ankunftsebene. Die Verglasung der vorgespannten Seilbinderfassaden wird von horizontalen Riegelprofilen getragen. SR

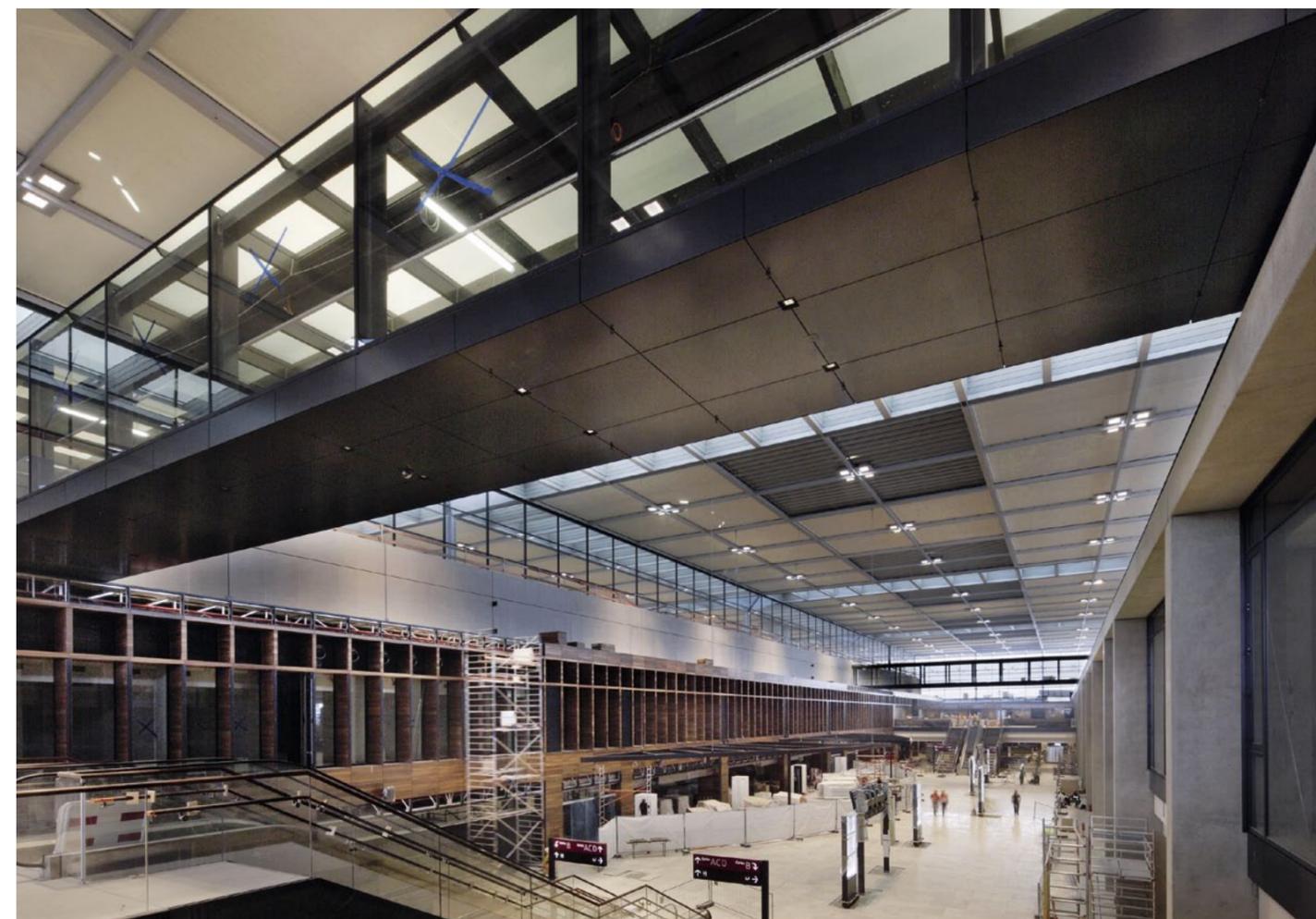
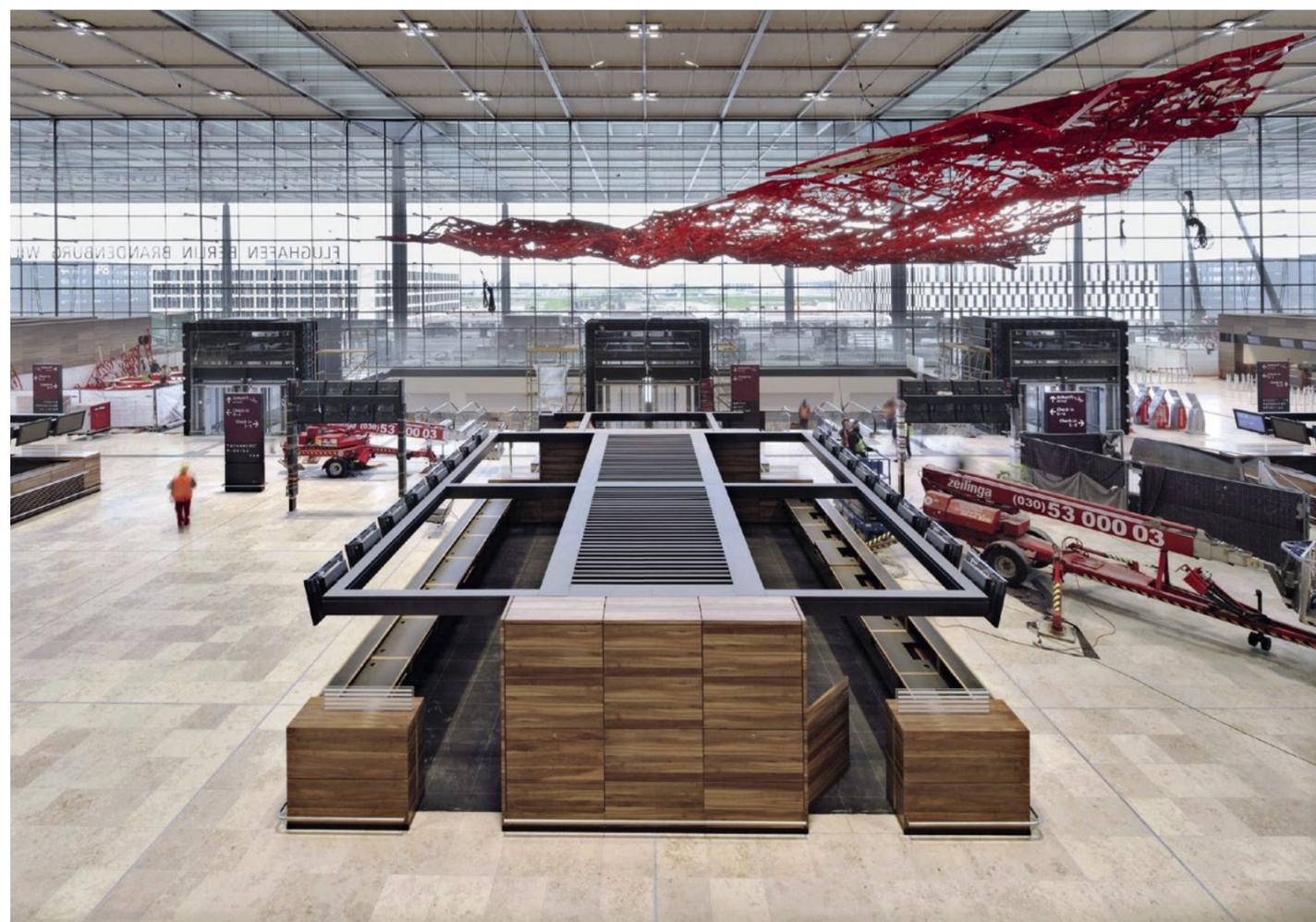


Die große Halle mit den Nussbaum-„Check-in-Inseln“



Links: Stütze vor der Fassade mit der die gesamte Höhe einnehmenden Seilbinderkonstruktion und eine Stütze in der Halle, jeweils mit dem Raumtragwerk des Dachs.

Blick vom offenen Gang oberhalb der Sicherheitskontrollen nach Osten. Die drei Aufzüge verbinden die Haupthalle mit dem auf Ebene U2 liegenden Bahnhof.



Marktplatz

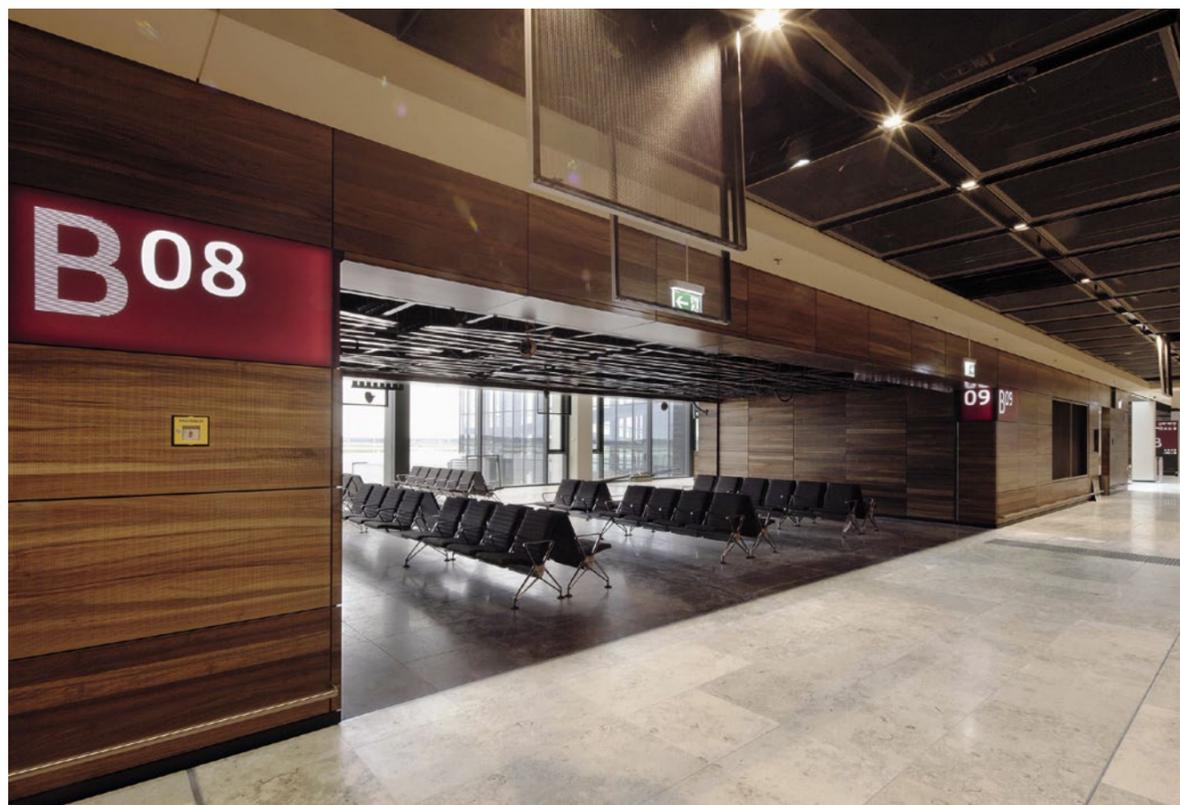
Flughäfen verdienen schon lange kräftig an der kommerziellen Ausstattung in den Wartezonen nach den Kontrollen. Hierfür waren auch in Schönefeld große Flächen auszuweisen. Wartende Fluggäste geben bekannterweise in Geschäften und in der Gastronomie viel Geld aus obwohl eigentlich alles teurer ist als anderswo – ein sonderbares Phänomen. Um dieses noch mehr zu nutzen, wird in letzter Zeit ein besonders lukratives Konzept bei Flughäfen mehr und mehr umgesetzt. Es ist vom neuen Terminal 5 in London-Heathrow bekannt, der vor vier Jahren eröffnet wurde. Alle Passagiere müssen eine zweigeschossige Shopping- und Food-Area nicht nur passieren, sondern hier auch warten bis ihr Flugsteig, auffallend spät, bekannt gegeben wird.

In Schönefeld kommt der Fluggast nach den Kontrollen in eine weite, nahezu rechteckige Halle. Dieser Bereich ist allein den Shops und der Gastronomie vorbehalten. Der Blick auf die Land- und Flugseite wird einem hier aus naheliegenden Gründen verwehrt. Der Monopolist Gebr. Heinemann hat für den Duty-Free-Bereich und beim Einzelhandel mit insgesamt 3000 Quadratmetern nahezu alles in seiner Hand. Für das Interieur erhielten u.a. die Architekten Graft einen Auftrag. Es soll auch Läden mit Produkten und Speisen aus der Region geben. Wie in Heathrow werden sich wohl auch in Schönefeld die Fluggäste lange in diesem Bereich aufhalten, ehe sie zu ihrem Gate werden gehen können. Zwei gläserne Brücken überqueren den Marktplatz. Über diese gelangen Flughafenbesucher von der großen Check-in-Halle auf die Panoramaterrasse oberhalb des Hauptpiers. SR

Die Fluggäste werden nach der Sicherheitskontrolle durch den „Marktplatz“ mit Shops und Gastronomie geschleust

Fotos: Robert Mehl

.de Dazu auf Bauwelt.de | Bildstrecke:
Tegel (1974) und Berlin Branden-
burg (2013) – die Berliner Flughäfen von gmp



Im 715 Meter lange Haupt-Pier trifft der Passagier wieder auf das Nussbaumholz. Den Auftrag für die Wartesessel erhielt Vitra. Die Flugzeuge werden von der jeweiligen Ebene über Rampen erreicht.

Foto links: Robert Mehl



Schengen, Non-Schengen

Der 715 Meter lange Haupt-Pier wird unmittelbar hinter dem Marktplatz erreicht. Zur Rollfeldseite hin fallen die 16 gläsernen, im Vergleich zu anderen Flughäfen auffallend hohen Brücken mit zwei innen liegenden Rampen ins Auge. Beim architektonischen Entwurf spielten wirtschaftliche Erfordernisse eine große Rolle. Jedem Gate sind zwei Warteräume zugeordnet, einer für Schengen-Passagiere, die ohne Passkontrolle innerhalb der EU reisen, darüber ein Raum für Non-Schengen-Reisende und deren Abfertigung. Da diese unterschiedlichen Passagiere verschiedene Vorlaufzeiten beanspruchen, lassen sich mit einer solchen Aufteilung einzelne Wartebereiche besser auslasten. In der Regel verlässt ein Flugzeug 45 Minuten nach der Ankunft wieder den Flughafen.

Zwei weitere Piere, die Satelliten genannt werden, sind geplant. Sie werden die gleiche Länge wie der Haupt-Pier haben, aber zu beiden Seiten Standplatzreihen aufweisen. Dazwischen liegen zwei Rollgassen. Das Passagieraufkommen ist auf jährlich 25 Millionen ausgelegt, kann jedoch bis zu 45 Millionen erweitert werden. Dies würde dann der Kapazität von JFK in New York entsprechen. Eigentlich hätte mit dem Bau eines der Satelliten schon längst begonnen werden sollen. Die Flughafengesellschaft hat aber zunächst nur ein Zelt für 20 weitere Check-in-Schalter neben dem Haupt-Pier errichtet. Damit sollen bei Inbetriebnahme Ausweichschalter als „Sicherheitsreserve“ zur Verfügung stehen. Diese Entscheidung stieß auf Erstaunen, da man die zu erwartende Fluggastzahl sicherlich schon früh ermittelt hatte. Die Gepäckausgabe für alle Flüge befindet sich eine große Halle auf der Ebene 0. SR

Der zweigeschossige Pier Nord ohne Brücken ist der Low-Cost-Fluglinie Easyjet vorbehalten. Die Innenbereiche mit Terrazzoböden sind deutlich schlichter. Das Leitsystem im gesamten Flughafen stammt von Sybille Schaich, Moniteurs. Unten: Die zentrale Gepäckausgabe für alle Flüge befindet sich direkt unter der Check-in-Halle.

