

Vom Glaspalast zur Blechkiste

Ein Blick auf die Architektur des Flughafens
Von Ulf Meyer



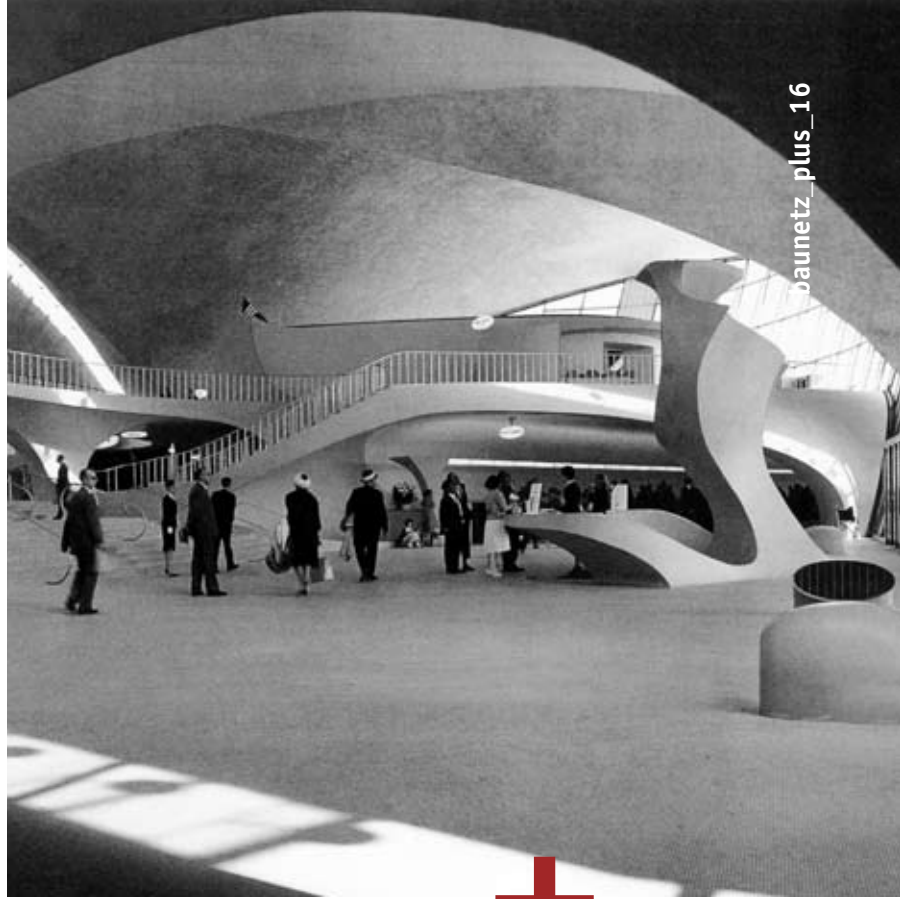
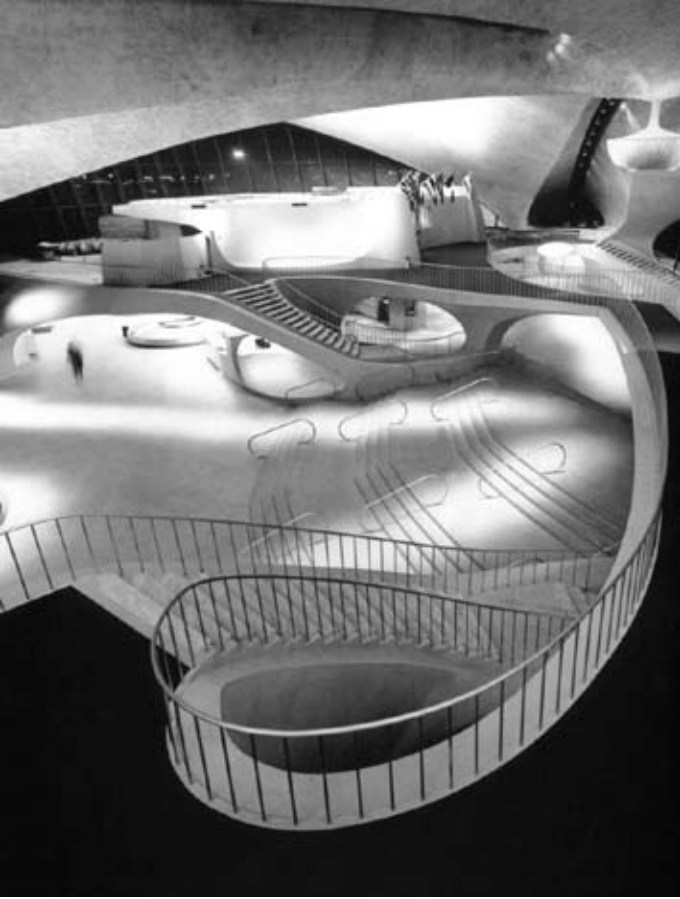
www.baunetz.de/plus



*TWA-Terminal,
John-F.-Kennedy Flughafen,
New York (Eero Saarinen,
1956-62)*

Am 16. März 2006 wurde nicht nur der spektakuläre neue Flughafen Kitakyushu in Japan auf einer künstlichen Insel im Meer eröffnet, sondern das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig entschied auch, dass der Flughafen Berlin Brandenburg International endgültig gebaut werden darf. Anlass für Ulf Meyer, einen Rückblick auf die internationale Flughafen-Architektur der letzten fünfzig Jahre zu werfen. Dabei haben sich für unseren Autor mehrere Phasen der Airport-Architektur herauskristallisiert, die teilweise parallel existiert haben. Und die heutige Entwicklung stellt uns vor die Frage: Sind Billig-Airlines das Ende der anspruchsvollen Flughafenarchitektur?

Als in den fünfziger Jahren die amerikanischen Autos noch Heckflossen hatten und Männer noch Hüte trugen, war das Fliegen eine elitäre Art zu reisen. Wie kein zweites Gebäude seiner Zeit vermochte das expressive Terminal der Fluggesellschaft Trans World Airlines (TWA) am Kennedy-Flughafen in New York, Eleganz und Romantik der Flugreise gestalterisch zum Ausdruck zu bringen. Von Eero Saarinen (1956-62) entworfen, wurde es zu einer Ikone des Jet-Zeitalters und ist bis heute eine der wichtigsten Architektur-Attraktionen in New York. Die hochfliegenden, fließenden Linien des Stahlbeton-Dachs geben dem Bau die Leichtigkeit eines Vogels im Flug. Räume, Wände, Treppen und Sitze, selbst Schilder, Geländer und Check-In-Schalter ergeben ein skulpturales Gesamtkunstwerk.



TWA-Terminal,
Innenansichten

Direkt hinter dem seit der TWA-Pleite im Jahre 2001 verlassenen Meisterwerk ist derzeit ein neues Terminal für die amerikanische Billigfluglinie JetBlue im Bau: Eine Allerweltskiste mit kühler, langweiliger Stahl-Glas-Fassade, haltbaren Materialien und funktionalen Grundrissen.



Den Abriss durch eine Unterschriftensammlung abgewendet

Zusammen verkörpern die beiden Gebäude exemplarisch Höhe- und Tiefpunkt der modernen Flughafenarchitektur. Hier das kühne Meisterwerk, dessen Abriss nur knapp durch eine Unterschriftensammlung einer New Yorker Architekten-Initiative abgewendet werden konnte, dort ein Y-förmiges, banales Gebäude mit einem großen Fast-Food-Hof in der Mitte. Entworfen haben es Gensler Architekten aus New York, die damit die neue Ära der pragmatischen Flughafenarchitektur einleiten.

Was ist geschehen? Die Ökonomie der Flugreise hat sich in der Zwischenzeit drastisch gewandelt – mit Auswirkungen auf die Flughafenarchitektur auf der ganzen Welt. Denn der Erfolg der schnell wachsenden Low-Cost-Airlines spiegelt sich auch in der Architektur wider: Viele Niedrigpreis-Fluglinien errichten eigene Terminals, die fast nichts kosten dürfen. Sie müssen lediglich der



US-Post-Briefmarke zu Ehren von Saarinen's
TWA-Terminal (2005)
rechts: Flughafen Hamburg (v. Gerkan, Marg
und Partner, 1986-94)

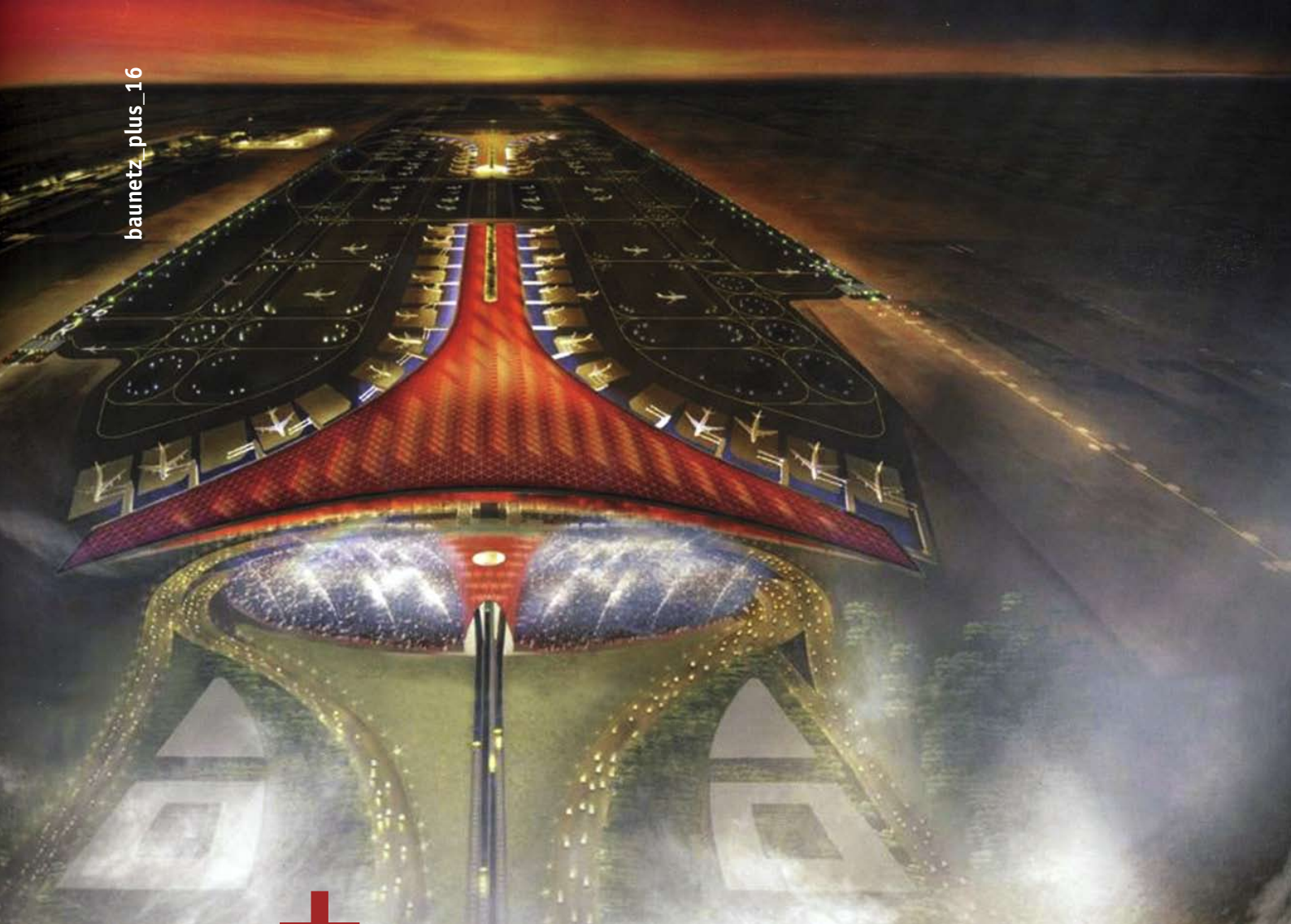


Corporate Identity entsprechen und bleiben ansonsten anspruchslos. Weil Billig-Fluglinien keine kostenlosen Mahlzeiten auf ihren Flügen anbieten, sind Schnell-Restaurants zur wichtigsten Einrichtung im Flughafen geworden.

Aber: Stopp! Zwischen Glaspalast und Blechkiste durchlief die Entwicklung des modernen Flughafenbaus noch zwei weitere Phasen.

Als vor dreißig Jahren mit dem Jumbojet der Massenflugverkehr einsetzte, brach das Wachstum des Flugverkehrs alle Rekorde. Flughäfen verkamen oft zu reinen Verkehrsmaschinen ohne Aufenthaltsqualitäten. Die neu aufgekommene Furcht vor Terrorismus ließ eher brutalistische Burgen statt der heroischen Hallen der Nachkriegszeit entstehen. Die meisten Airports waren in den siebziger Jahren ewige Baustellen und bereits bei der Einweihung schon wieder zu klein. Der Flughafenbau wurde zum Geschäft: Immer mehr private Kapitalgesellschaften betrieben die ehemals öffentliche Infrastruktur und sorgten dafür, dass die so genannten Non-Aviation-Bereiche am schnellsten wuchsen. Der Flughafen Singapur beispielsweise erzielt 70 Prozent seiner Einnahmen aus Ladenmieten. Lukrativ für die Betreiber sind die vermietbaren Flächen für Einzelhandel, Gastronomie und Parkplätze – und nicht mehr die Landegebühren.





*Beijing Capital International
Airport, Peking
(Foster and Partners mit NACO
und Arup, 2003-08)*

Die Megaports entwickelten sich so zu kleinen Städten mit dutzenden Geschäften und Restaurants, Konferenzzentren, Ambulanz, Kapelle, Disco, Kino, Hotels und Kasinos. Großflughäfen sind dadurch zum Ziel in sich selbst geworden. Nach S- und Fernbahnanschluss gehen viele große Flughäfen dazu über, interne Bahnlinien einzurichten. Eng mit Bahn- und Straßennetzen verwoben, werden die Flughäfen so zu allgemeinen Verkehrszentren.

Der Flughafen übernimmt nach Meinung des britischen Städtebau-Theoretikers Deyan Dudjic zunehmend „die Funktionen des mittelalterlichen Marktplatzes“. Er ist schließlich einer der wenigen Plätze, den fast die gesamte Großstadtbevölkerung mehrmals jährlich frequenziert.



**Die Megaports
entwickeln sich zu
kleinen Städten**



*Kansai Airport, Japan
(Renzo Piano, 1994)*

Vom einstigen Solitär vor den Toren der Stadt hat sich der Flughafen zum Tor der Stadt, zum Motor und zur architektonischen Visitenkarte der Region gemauert. Untersuchungen haben gezeigt, dass mittlerweile mehr als jeder Fünfte, der zum Flughafen fährt, gar nichts mit dem Fliegen zu tun hat. Zunehmend kommen auf Flughäfen Menschen zusammen, um Konferenzen abzuhalten, Arbeit zu finden, Taschen zu klauen, politische Demonstrationen abzuhalten, Gestrandete zu missionieren oder Prominente zu fotografieren. Pelzläden sind auf den „Hyperports“ ebenso anzutreffen wie Sexkinos und ausgewachsene Supermärkte, die mit klassischem Reisebedarf nichts mehr zu tun haben.

In dem Maße, in dem die Städte selbst immer dezentraler wurden, verwischte auch der Unterschied zwischen städtischem Gewebe und dem Flughafen als eigenständigem Architekturobjekt. Die Zeiten, in denen ein Flughafen ein Gebäude war, sind lange vorbei. Großflughäfen übernahmen immer mehr städtische Funktionen und wuchsen so zu kompletten Stadtteilen heran. Die neuen Flugzeugtypen für





Nach der Pleite der TWA ...

bis zu 900 Passagiere tragen zusätzlich dazu bei, dass besonders die großen Flughäfen weiter wachsen. Immer größere Flugzeuge wie der neue Airbus 380 benötigen längere Boardingzeiten. Die sogenannte „dwell time“, die Verweildauer vor dem Weiterflug, steigt.



**Immobilienkonzerne
entdecken Flughäfen
als Geldesel**

Angesichts leerer öffentlicher Kassen geht auch in Deutschland der Trend zu privatwirtschaftlich betriebenen Flughäfen. Der Bund will sich von den Flughäfen Hamburg, Köln-Bonn und Düsseldorf trennen. Gesellschaften wie die British Airport Authority (BAA) in England stehen dafür Pate. Ihr Know-how, wie man Transitpassagiere zum Geldausgeben verführt, vermarktet die Firma international: Terminalneubauten werden nicht mehr so geplant, dass kurze Wege für den Passagier entstehen, sondern die Bewegungsmuster werden auf die optimale Platzierung von

Einzelhandelsflächen und damit maximalen Umsatz abgestimmt. Jeder Passagier muss auf dem Weg zum Flugzeug üppig ausgestattete Einzelhandelsarkaden passieren. Immobilienkonzerne entdecken Flughäfen als Geldesel, und manche Airports werden bereits an der Börse gehandelt.



*Stansted Airport, London
(Sir Norman Foster and Partners,
1981-91)*

Durch das stürmische Wachstum sind die meisten Flughäfen zu unübersichtlichen und unansehnlichen verstrickten Gebäudekonglomeraten und verwirrenden Fuchsbauten geworden. Die ursprüngliche Terminalform unter An- und Umbauten zu finden, ist nicht selten eine nahezu archäologische Aufgabe.

Daher gibt es seit den achtziger Jahren wieder eine Gegenbewegung: Die Architektur kehrte zurück zu großen, übersichtlichen Hallen „aus einem Guss“, sie wollten wieder ein stolzes „Tor zur Welt“ sein. Je komplexer die Logistik, desto einfacher sollen die Gebäude sein, um überhaupt noch Orientierung zu bieten. Die identitätsstiftenden Großhallen besinnen sich auf eine Inszenierung der Luftfahrt zurück und nehmen architektonische Bezüge zur Region auf. Nur große Hallen vermögen es noch, dem zu Dimensionen einer Stadt herangewachsenen Raumprogramm moderner Großflughäfen Zusammenhalt zu geben wie das leichte Dachtragwerk von Sir Norman Fosters Halle am Flughafen London-Stansted. Dessen luftig-elegantes Tragwerk aus Stahl und Glas ist modular erweiterbar.





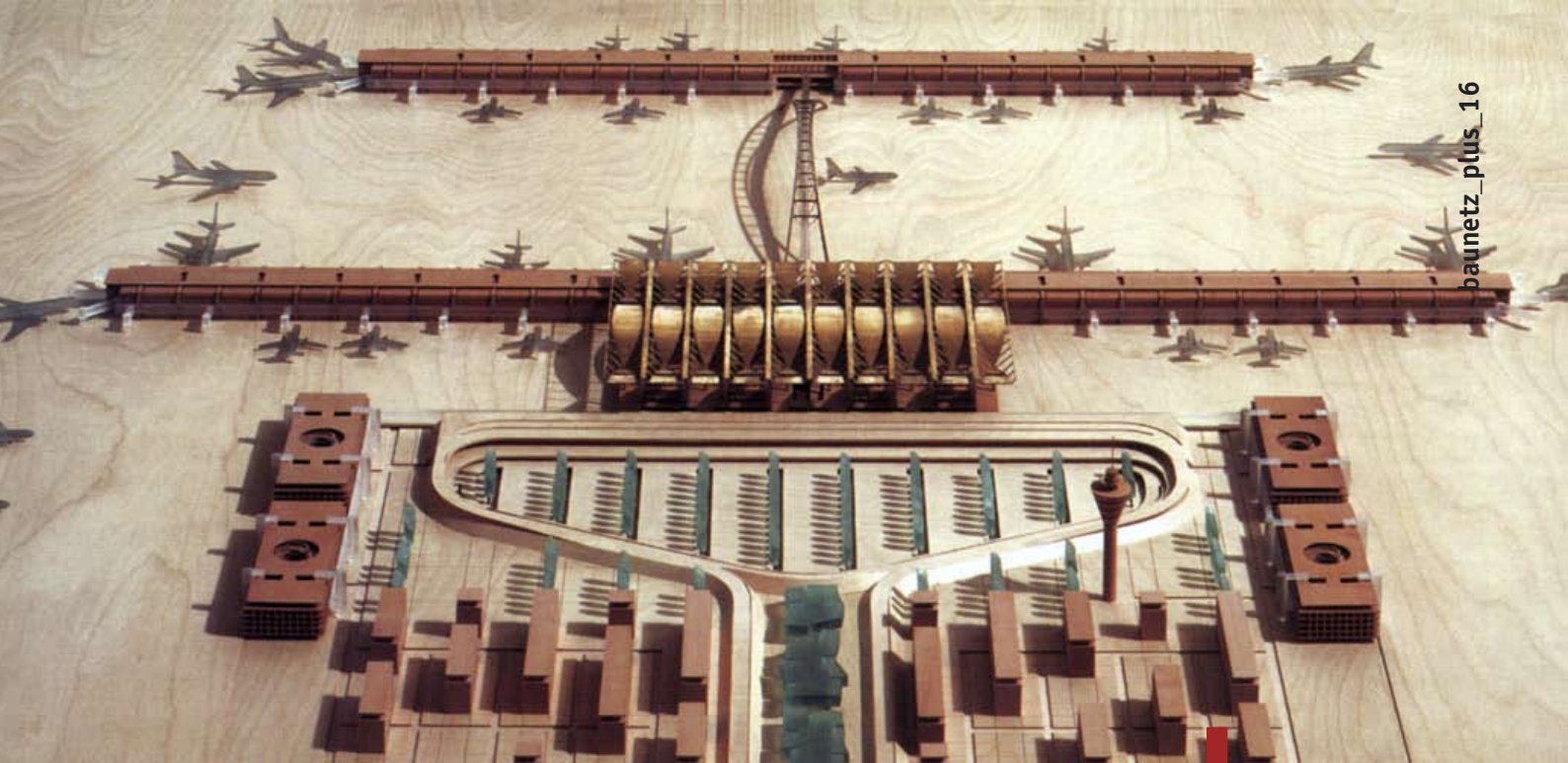
*Denver International Airport
(Fentress, Bradburn and Ass.,
1989-95)*

*rechts: John Foster Dulles
International Airport,
Washington DC (Eero
Saarinen, 1958-62) – ein
gelungenes Beispiel für eine
Umnutzung*

Die Abfertigungsgebäude haben sich dabei den Flugzeug-Hangars, die früher mit ihren eleganten Tragwerken den Abflughallen oft die Schau stahlen, architektonisch angenähert. Gläserne „Finger“ und der Blick aus der Halle auf das Rollfeld helfen dabei, mit architektonischen Mitteln Flugangst zu mindern. Foster in Hongkong, Renzo Piano in Osaka und Helmut Jahn in Bangkok entwarfen für die jeweiligen Flughäfen gigantische Hallen mit leichten Dachtragwerken. Der Bezug auf die Region ist nicht nur beim neuen Flughafen in Denver unübersehbar: Die Architekten Fentress, Bradburn & Associates spielen dort mit einem weißen, teflonbeschichteten Glasfaser-Zeltdach auf die schneebedeckten Gipfel der Rocky Mountains an.

 **Auch in
Deutschland wird
bald ein neuer
Großflughafen gebaut**

Auch in Deutschland wird bald ein neuer Großflughafen gebaut. Da hierzulande zumeist noch eine öffentlich dominierte Flughafengesellschaft und nicht die einzelnen (Billig-) Airlines als Bauherren auftreten, steht zu hoffen, dass „Berlin Brandenburg International“ bei Berlin-Schönefeld, wie von gmp geplant, als prägnante Großform endet – und nicht als billige Blechkiste wie zuletzt der neue privat finanzierte Flughafen von Athen.



*Darf jetzt gebaut werden:
der Flughafen Berlin
Brandenburg International
(v. Gerkan, Marg und
Partner)*

Zurück in die Ära, als Fliegen noch Abenteuer war: Der zweite berühmte von Saarinen entworfene Flughafen, jener in Washington aus dem Jahr 1962, beweist, dass auch ausgefallene Gebäude an die neuen Anforderungen des Flugverkehrs angepasst werden können: Dort wurde das zu klein gewordene Terminal mit dem markanten Hängedach als Abfertigungsbereich beibehalten – die Passagiere werden nun per Bus zu ihren Gates in den neu gebauten Midfield-Terminals transportiert. Auch wenn diese – zeittypisch – simple Blechboxen darstellen, ist dieser Umgang mit dem heroischen Bau immer noch besser als das, was dem TWA-Terminal in New York bevorsteht: Es dient in Zukunft nur noch als Pausenraum für die Angestellten.

Ulf Meyer