

## Flughafen Köln/Bonn



### Standort

Köln/Bonn, Deutschland

### Gebaut

Internationaler Wettbewerb 1992

Am Flughafen Köln/Bonn sollte ein neues Terminal die Abfertigungskapazität von 7 auf 17,5 Millionen Passagiere erhöhen.

Die notwendige Flexibilität war nur mit einem Zwei-Ebenen-Flughafen zu erreichen, bei dem die ankommenden Passagiere von den abreisenden getrennt werden.

Im Rahmen des Architekturwettbewerbs sollte eine erste und zweite Baustufe geplant werden. Der Masterplan sah eine zweite Runway vor. Die Nutzung der Militärbasis sollte mit Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn auslaufen. Um den Naturraum Wahner Heide rings um den Flughafen nicht weiter zu bebauen wurde ein geschlossenes Ringkonzept entworfen. Der Ring wird durch Satelliten für Langstreckenflüge ergänzt.

Strenge Sicherheitsvorkehrungen mussten eingehalten und das denkmalgeschützte Gebäude unangetastet bleiben.

Die Mitte des Flughafens sollte nicht durch neue Funktionen belastet, sondern der Verkehr im Zentrum des Terminals verringert werden. Die Insel im Zentrum der neuen Vorfahrt sollte zu einem Biotop werden.

Die Erschließung sollte in zwei deutlich unterschiedenen Strängen erfolgen. Für den Individualverkehr wollte der Entwurf Klarheit und Zeichenhaftigkeit. Besucher fahren an der Grenze zum Naturschutzgebiet aus der Wahner Heide heraus über das Rollfeld hinweg in den Flughafen. Das markante Gebäuderund ist bereits aus der Perspektive des Autofahrers erkennbar. Das stromlinienförmig aus dem Gesamtvolumen herausgehobene Airportcenter übersteigt den flacheren Ring. Aus der Luft betrachtet sollte ein

Superzeichen an die Stelle der Addition von Einzelgebäuden treten. Als geschlossenes Gebäude sollte der Neubau von oben auf Anhub erkennbar sein.

Bei der Anreise über die Autobahn fährt man am Vorfeld vorbei, taucht darunter durch, um im Zentrum des Flughafens in einem Kreisverkehr wieder aufzutauchen. Das hat den Vorteil, dass man vorher schon Flugzeuge sieht und sich orientieren kann. Im inneren Erschließungszirkel kann man sich für die Ankunfts- oder die Abflugebene entscheiden oder im Untergeschoß parken.

Durch die Sichtbeziehung vom Eingang zum Flugzeug ergibt sich in der radialen Anordnung eine klare Gliederung. Vier zentrale Sicherheitsschleusen mit offenen Wartezonen für mehrere Gates bewältigen das gesamte Passagieraufkommen. Bei einer Erschließung auf zwei Ebenen schaffen mehrere Terminals eine bessere Orientierung, weil schon von der Zufahrt aus eine Zuordnung zu bestimmten Gates geschaffen wird. Der Aufenthalt für Transitreisende sollte auch Besprechungsbereiche für Geschäftsleute enthalten. Aus dem Terminal heraus haben Passagiere deshalb Einblicke in das Zentrum des Flughafens mit dem Garten.

Eine transparente Glaseindeckung und Fassaden ermöglicht freien Einblick bis zu den Flugzeugen, umgekehrt aus dem Terminal heraus in das Atrium mit Konferenzräumen, Hotel und Restaurants.

## Preise, Nominierungen

## Team

### Bauherr

**Flughafengesellschaft Köln/Bonn**

### Architekt

**ingenhoven architects, Düsseldorf**

**Christoph Ingenhoven, Ralf Dorsch-Rüter, Holger P. Hartmann, Judith Rohner, Ansgar Schulz**

### Tragwerksplanung

**Schlaich Bergermann und Partner, Stuttgart**

### Technische Gebäudeausrüstung

**HL-Technik AG Beratende Ingenieure, Düsseldorf**

### Verkehrsplanung

**Brilon Ahn Beratungsgesellschaft für Verkehr und Umwelt, Bochum**

### Flughafenplanung

**Bauabteilung der Lufthansa AG, München**

### Freiraumplanung

**Wehberg Eppinger Schmidtke, Hamburg**