Flughafen Kopenhagen : Architekturbüro Vilhelm Lauritzens

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **63 (1976)**

Heft 3: **Zug und Flug = Train et vol**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-48567

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Flughafen Kopenhagen

Architekturbüro Vilhelm Lauritzens, Kopenhagen; Mogens Boertmann, Ole Grupe, Jørgen Anker Heegaard

Die Fertigstellung des neuen Flughafens von Kopenhagen im Jahre 1961 erfolgte frühzeitig genug, so dass er für das anbrechende Düsenflugzeitalter bereit war.

Das Terminalgebäude von 1961 enthielt im Erdgeschoss die Abfertigungs- und Ankunftsräumlichkeiten sowohl für den Binnen- als auch für den Auslandverkehr, und im 1. Stock befanden sich die Warteräume für ankommende und abfliegende Passagiere. Von der Transithalle aus fand man durch zwei «Finger» direkten Zugang zu maximal 26 Flugzeugen. Das Gebäude war auf der Basis von anderthalb Stockwerken konzipiert worden, damit für später ein Maximum an Ausbaumöglichkeiten gewährleistet werden konnte.

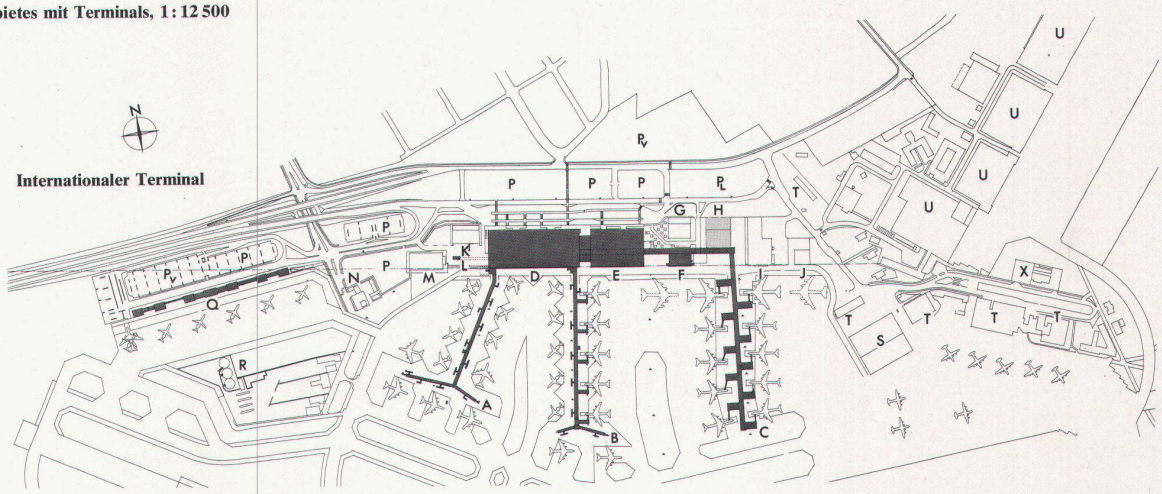
Diese Disposition erlaubte später den Einbau automatischer Gepäcksortieranlagen und anderer Installationen zur Anpassung an den zunehmenden Flugreiseverkehr, ohne dass bauliche Erweiterungen vorerst notwendig gewesen wären.

Um das Jahr 1965 herum sah man sich wegen der rapiden Entwicklung Gross-Kopenhagens, der Erschliessung von Landreserven und der Zunahme des Lärms im Flughafenbereich mit neuen Problemen konfrontiert. Es wurde ein Untersuchungsausschuss gebildet mit dem Auftrag, abzuklären, ob eventuell auf einer benachbarten unbewohnten Insel in der Meerenge zwischen Dänemark und Schweden ein neuer Flughafen mit direkten Flugverbindungen nach Malmö und Kopenhagen anzulegen wäre.

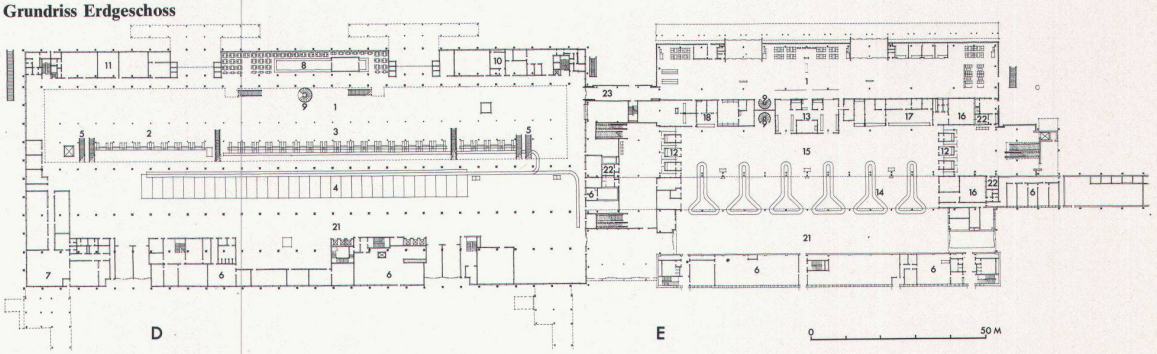
1969 legte der Ausschuss seinen Bericht dem

Situation des nördlichen Gebietes mit Terminals, 1: 12 500

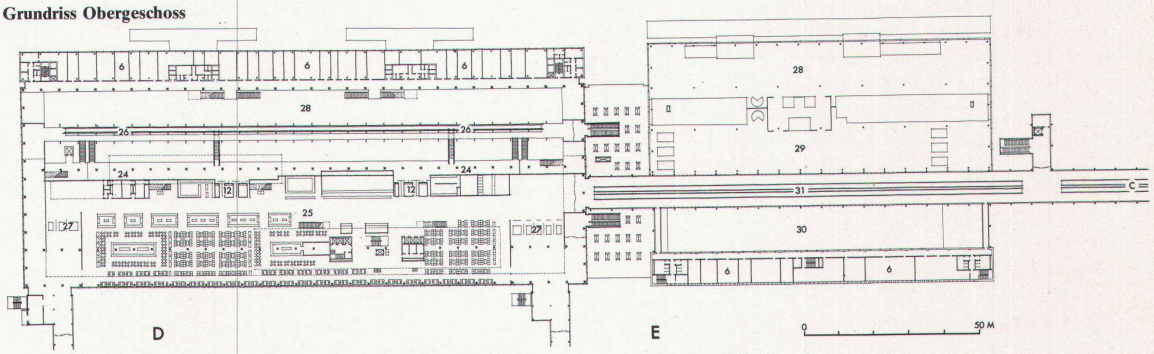
D Internationaler Terminal (1957–1960)
A Fingerdock A (1957–1960)
B Fingerdock B (1957–1960)
I Verpflegungszentrum (1957–1960)
R Treibstofflager (1957–1960)
S Luftfracht
P Parking
E Ankunftshalle (1969–1971)
F Luftpost (1969–1971)
C Fingerdock C (1969–1971)
Q Inlandterminal (1967–1969)
U Hangars (1948–1971)
T Flughafengebäude (1930–1939)



Grundriss Erdgeschoss

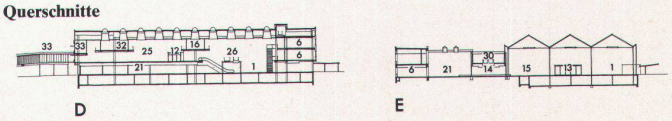


Grundriss Obergeschoss



1 Hauptverbindungshalle
2 Abflug, Check-in: Charter
3 Abflug, Check-in: Linienflüge
4 Gepäckausgang
5 Treppen zur Zuschauergalerie
6 Büros
7 Flughafenbüro
8 Café und Imbissbar
9 Treppen zu WC-Anlagen
10 Polizei und Läden
11 Billettschalter und Bank
12 Passkontrolle
13 Zoll
14 Gepäckbeförderung
15 Zollbereich
16 VIP-Empfang
17 Passagierdienst, Hotelreservation und Information
18 Bank, Charterbüros und Fundbüro
19 Autovermietung
20 Buspersonal
21 Gepäckbeförderungskorridor
22 Öffentliche WC-Anlagen
23 Verbindungskorridor
24 Abflugbalkon
25 Wartehalle für Transitpassagiere mit Läden, Bank, Postbüro, Nursery, Bar usw.
26 Ankunftsbrücke mit geplantem Rollteppich
27 Abflug Transitpassagiere
28 Luftraum Hauptverbindungshalle
29 Luftraum Zollbereich
30 Luftraum Gepäckkorridor
31 Verbindungskorridor mit beidseitigem Rollteppich
32 Restaurants
33 Zuschauerbalkon

Querschnitte



1

2

4

3

5

Parlament vor; man war zur Empfehlung gelangt, den alten Flughafen von Kopenhagen zu schliessen und auf der erwähnten Insel einen neuen Flughafen anzulegen. Dem dänischen Staat würden daraus allerdings erhebliche Kosten erwachsen. Wegen der Ölkrise des Jahres 1973 wurde deshalb noch kein endgültiger Entschluss gefasst, aber ein neuer Ausschuss wurde mit der Ermittlung weiterer Unterlagen für ein Projekt betraut. Diese Sachverhalte wirkten sich auf den bestehenden Flughafen von Kopenhagen insofern aus, als langfristiges Planen gegenstandslos wurde; notwendige Modifikationen der Anlagen wurden behelfsmässig ausgeführt.

So wurde zum Beispiel das Abfertigungsgebäude für den Inlandverkehr als schlichter Anbau dem bisherigen Komplex zugefügt; es enthält sechs Zugänge zu Flugzeugen von der Grösse der DC 9, dazu einen Ausgang für grössere Maschinen. Der Terminal – mit Cafeteria, Informationsschaltern usw. – ist von allen Aussenstellen her bequem erreichbar.

Als nächste Erweiterung wurde 1969 ein neuer «Finger» (C) angebaut; er bietet zehn Ausgänge, wovon zwei für Jumbo-Jets disponiert sind. Zu jedem der Ausgänge gehört eine eigene Wartehalle, und die Flugzeuge können dank Ladebrücken direkt betreten werden. Zwischen dem «Finger» und dem zentralen Terminal stehen den Passagieren Rollteppiche in beiden Richtungen zur Verfügung.

Gleichzeitig wurde auch ein Ankunftsgebäude (E) errichtet, und der ursprüngliche Flughafenkomplex (D) dient jetzt nur mehr der Abfertigung.

Mit Rücksicht auf den definitiven Entscheid, wo schliesslich der Flughafen Kopenhagen angelegt werden soll, sind alle jetzigen Neubauten nur als Provisorien konzipiert. In diesen Gebäuden basieren die Materialwahl und die Konstruktion weitgehend auf Kostenüberlegungen. Deshalb sind nach Möglichkeit vorfabrizierte Elemente verwendet worden mit sichtbaren Installationen als Teile der Baustruktur.

In den gegenwärtigen Spitzenstunden müssen ungefähr 4000 abreisende und 1400 ankommende Fluggäste – oder umgekehrt – abgefertigt werden. Dazu kommen noch ungefähr 1800 Transitpassagiere. Man rechnete damit, dass diese Kapazität bis ungefähr 1975 ausreichen würde; die Jahresfrequenz des Flughafens wurde dabei auf zwölf Millionen Personen geschätzt. Wegen der Ölkrise wurde diese Zahl jedoch nicht erreicht.

Die eingangs erwähnte anderthalbstöckige Gebäudekonzeption, welche in Kopenhagen erstmals für einen grossen Flughafen angewandt wurde, erwies sich als sehr anpassungsfähig und erlaubte nachträgliche Einbauten und Erweiterungen, welche ursprünglich nicht vorgesehen worden waren. Bei einem zweistöckigen Bau herkömmlicher Norm wäre dies vermutlich nicht möglich gewesen.

Flughafen Kopenhagen
1 Ankunftsgebäude; im Hintergrund der 1960 erstellte Terminal
2, 3 Ankunftshalle
4 Abflughalle
5 Korridor des Fingerdocks C
(Foto: 1, 5: Jesper Anker Heegaard; 2: Mogens von Haven; 3: Nordisk Pressefoto, 4: Strüweng)