

Aktueller Wettbewerb : Flughafen München II

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **30 (1976)**

Heft 2-3: **Büro- und Verwaltungsbauten ; Flughafenanlagen = Immeubles de bureaux et d'administration ; Aéroports = Office and administration buildings ; Airports**

PDF erstellt am: **04.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-335457>

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.

Aktueller Wettbewerb

Flughafen München II

Zum Wettbewerb

Warum Flughafen München II?

Drei maßgebliche Gründe führten zur Planung des Flughafens München II:

1. Die für den bestehenden Flughafen München-Riem festgelegte Hauptabflugrichtung führt über die dichtbesiedelten Wohngebiete der Stadt München, die sich bis unmittelbar an den Flughafen erstrecken. Tausende von Menschen sind erheblicher Fluglärmbelastung ausgesetzt.

2. Der Flughafen München-Riem verfügt nur über eine Start- und Landebahn. Er

kann nicht mehr ausgebaut werden. Seine Kapazitätsgrenze ist in absehbarer Zeit erreicht.

3. Mit nur einer Start- und Landebahn kann die pünktliche und regelmäßige Abwicklung des Luftverkehrs, der dem öffentlichen Verkehr zuzuordnen ist, nicht mehr gewährleistet werden.

Grundlagenplanung

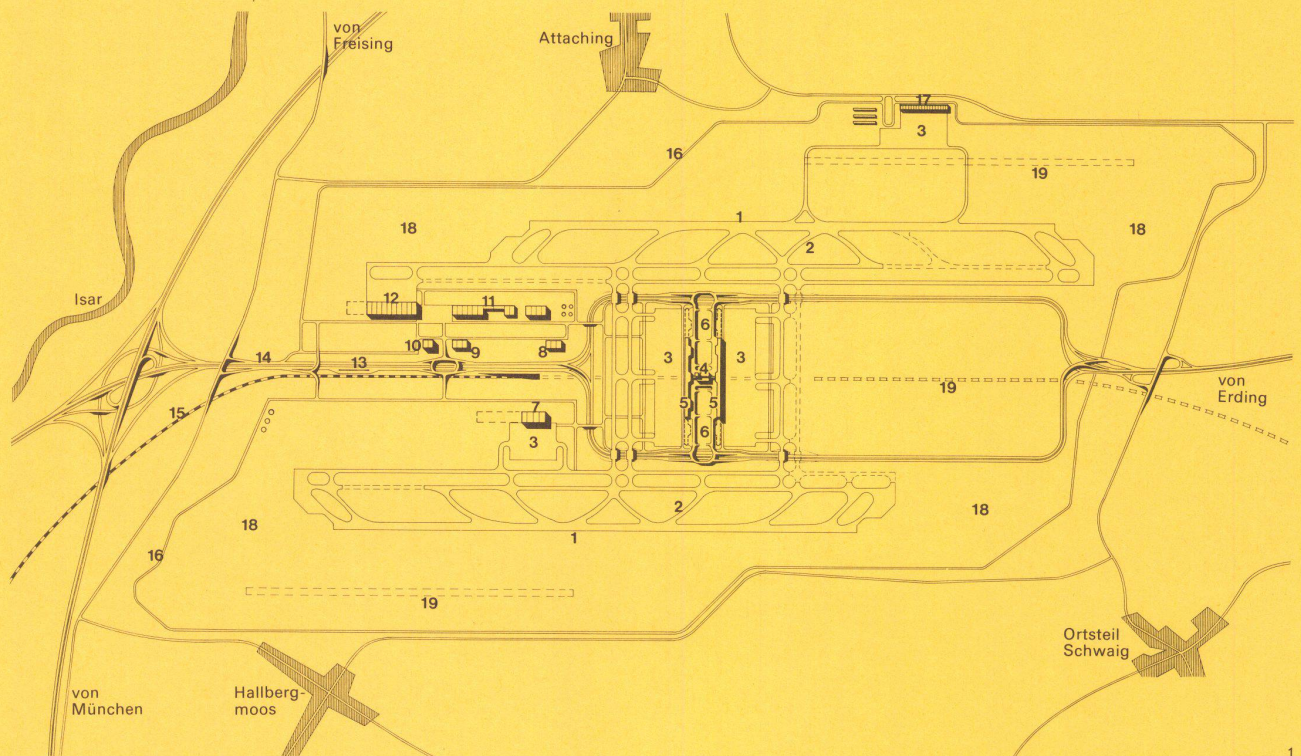
Auf Grundlage von Planungsgutachten und der Empfehlungen einer Prüfungs-Kommission entstand der sogenannte »Gelände-

denutzungs- und Funktionsplan«, in der Fachwelt mittlerweile als »Münchner Modell« bekannt. In der zweiten Planungsphase waren für die Einzelanlagen der 1. Ausbaustufe die Raum- und Funktionsprogramme zu erstellen. Für den Passagierabfertigungsbereich wurde im Juli 1973 aufgrund einer Ausschreibung hiermit die Architektengemeinschaft von Gerkan, Marg & Partner beauftragt.

Nach Abschluß der Raum- und Funktionsplanung für den Passagierabfertigungsbereich des Flughafens München II lobte die Flughafen München GmbH am 3. März 1975 einen Bauwettbewerb als engeren Wettbewerb aus. Zu dem Wettbewerb wurden 12 namhafte Architekten eingeladen.

Wettbewerbsaufgabe

Bei einer Anlage von der Größenordnung des Flughafens München II sind die Funktionsabläufe und -zusammenhänge so kompliziert und die Raumanforderungen so unterschiedlich und vielfältig, daß die Planung der Funktionsabläufe und der Raumdispositionen als eigener Planungsschritt dem Architektenwettbewerb vorgeschaltet werden mußte.



2. Preis

von Gerkan, Marg & Partner, Hamburg

Sonderfachleute

Prof. Dipl.-Ing. Heinz Nicklisch, Berlin

Mitarbeiter

Dipl.-Ingenieure Marina Auder, Rudolf Henning, Damir Perisic, Peter Römer, Jiri Ruzicka

1
Geländedenutzungs- und Funktionsplan mit Darstellung der ersten Ausbaustufe für 12 Millionen Passagiere pro Jahr.

Die Konfiguration des »großen H« geht aus dieser Konzeption bereits hervor: Mittig angeordneter Zentralbereich (mit S-Bahn-Station) und mit H-förmig flankierenden Gebäudestangen, in denen die Flug-gastabfertigung stattfindet.

- 1 Start- und Landebahnen
- 2 Rollbahnen
- 3 Flugzeugabstellflächen
- 4 Zentralgebäude mit S-Bahn-hof
- 5 Passagierabfertigungsgebäude mit Flugsteigen
- 6 Parkplätze
- 7 Luftfracht- und Luftpostgebäude

- 8 Borddienstgebäude
- 9 Verwaltung
- 10 Hotel
- 11 Gebäudeanlagen für Technik und Versorgung (Werkstätten, Fahrzeug- und Geräteunterstellung, Energie- und Wärmeversorgung)
- 12 Flugzeugwartungshallen
- 13 Drive-in-information (Vorinformation für Fluggäste mit PKW)
- 14 Hauptzufahrtstraßen
- 15 S-Bahn
- 16 Betriebsstraße
- 17 Abfertigungsgebäude und Flugzeughallen für die Allgemeine Luftfahrt (Privat- und Sportflugzeugverkehr)
- 18 Sicherheitsflächen nach § 12 Luftverkehrsgesetz
- 19 Erweiterungsmöglichkeiten

Vielfältige Lösungen

Wie bei anderen Wettbewerben auch, war nur das Raumprogramm detailliert vorgegeben. Die funktionellen Vorgaben beschränkten sich auf das Grundsätzliche. Somit blieb für die Wettbewerbsteilnehmer ein weitgesteckter Planungs- und Gestaltungsspielraum. Die Ergebnisse des Wettbewerbes beweisen dies:

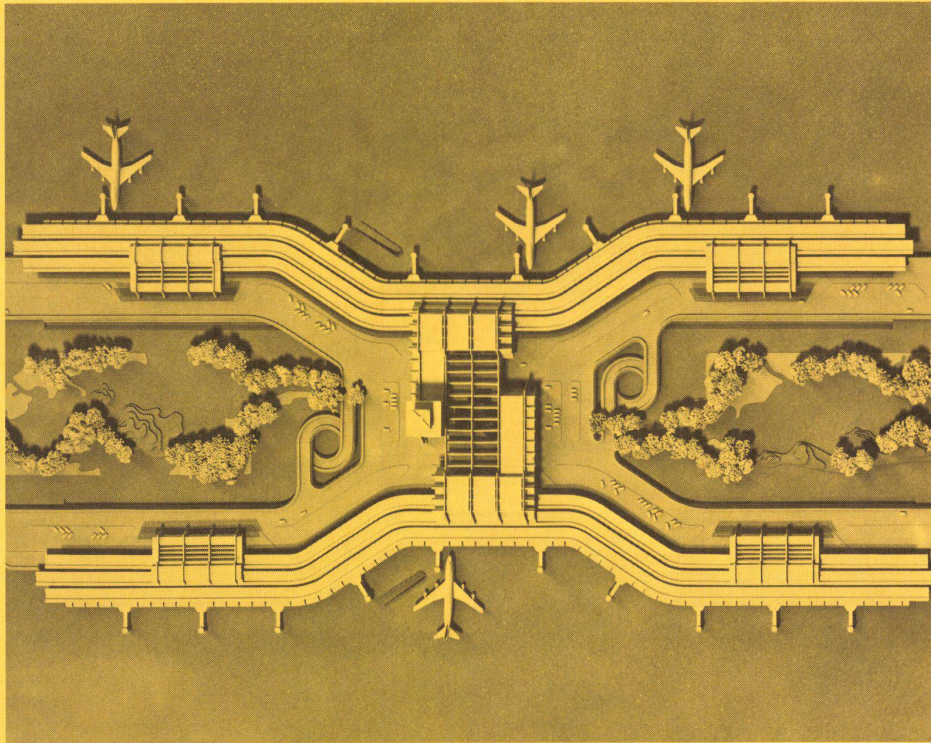
Die Gebäude des Passagierabfertigungsbereiches – 1 Zentralgebäude flankiert von je einem Abfertigungsgebäude – sind als »H-Lösung« bekanntgeworden.

Diese Konzeption des »H« wurde im Rahmen des Wettbewerbs mehrfach variiert, jedoch im Grundsatz beibehalten.

Das Preisgericht gab zum Abschluß seiner Beratungen bekannt, daß drei Projekte prämiert werden. Ein erster Preis wurde nicht vergeben.

Außerdem empfahl das Preisgericht der Flughafen München GmbH, die drei Preisträger aufzufordern, ihre Entwürfe unter Berücksichtigung der kritischen Beurteilung des Preisgerichtes bis zum 15. 2. 1976 zu überarbeiten. Das Preisgericht wird

dann die überarbeiteten Entwürfe erneut beurteilen und dem Auslober Vorschläge für die weitere Auftragserteilung unterbreiten.



Zum 2. Preis (von Gerkan, Marg & Partner)

Das Raumprogramm ist nicht in allen Einzelheiten nachgewiesen. Es sind teilweise nur Flächen und keine Grundrißlösungen dargestellt. Raumkonzept und Konstruktionskonzept sind in manchen Bereichen nicht aufeinander abgestimmt. Im Bereich der Behördenflächen und der Technik ergibt sich eine erhebliche Unterdimensionierung.

Im Zentralgebäude ist vorfeldseitig ein für die Öffentlichkeit zugänglicher Bereich geschaffen, der positiv beurteilt wird.

Die vorgeschlagene Verkehrsabwicklung erscheint in Teilbereichen nicht funktionsfähig und schwer realisierbar. Die an sich ausreichend breiten und flachen Wendeltreppen ergeben bei den Ein- und Ausfahrten Konfliktsituationen.

Die Organisation der Kurzparkplätze ist durch die einseitige Zufahrt und Abfahrt ungünstig gelöst. Der Zulieferverkehr mit Lastwagen und Anhänger in den Anlieferungsbereich, der grundrißlich keine Fahrzeugwendemöglichkeiten aufweist, scheint schwer möglich.

Der Entwurf weist die geringste mittlere Entfernung vom Dauerparkplatz zum Abfertigungsschalter (Fußweg) auf. Positiv beurteilt wird die durch die Einengung mögliche Gestaltung der FIV-Haltestellen (statt der 4 getrennten Haltepunkte 2x2 nebeneinanderliegende Haltepunkte). Ferner führt die »Taillierung« der Abfertigungsgebäude zu einer optimalen Beziehung zwischen der S-Bahn-Station und dem FIV sowie zu einer übersichtlichen Gestaltung der Haupthalle im Zentralbereich mit einer sehr guten Orientierungsmöglichkeit über die FIV-Abfertigungsstellen und die Aufgänge zu den mittleren Abfertigungsknoten.

Das FIV gibt die Möglichkeit, jeweils an einem Abfertigungsgebäude von einem zum anderen Ende ohne Umsteigen durchzufahren. Die dadurch bedingte Kreuzung der FIV-Trassen auf jeder Seite bringt keine betrieblichen Nachteile mit sich.

Ferner reduziert die vorgeschlagene FIV-Lösung die Zahl der Wartungsbereiche von vier auf zwei.

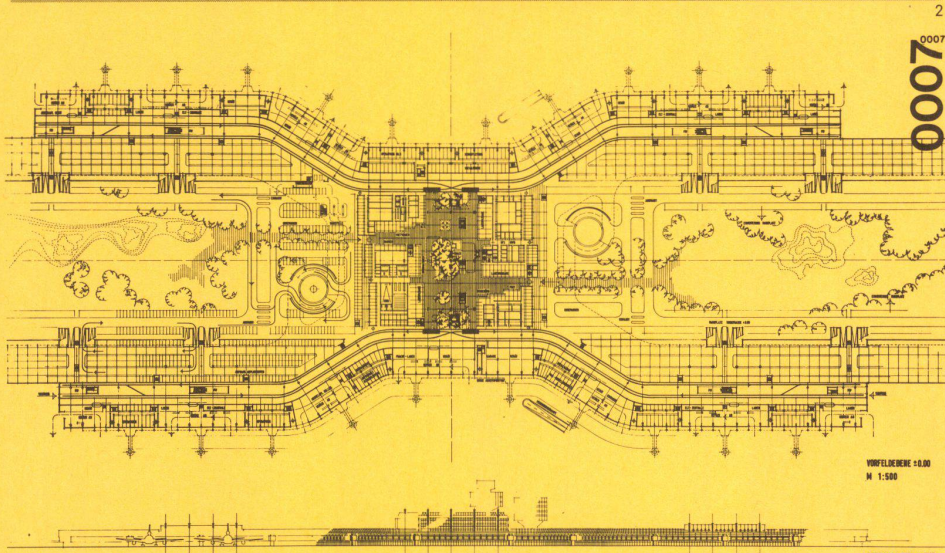
Der vorgegebene Rotundenabstand von 56,4 m ist im Bereich der mittleren Abfertigungsknoten nicht eingehalten. Der Abstand beträgt dort 72 m bzw. 48 m. Der nur in dieser Arbeit dargestellte Verbindungstunnel von einem Vorfeld zum anderen wird positiv beurteilt, jedoch sind die Ein- und Ausfahrten auf dem Vorfeld auf ihre Lage hin zu überprüfen.

Durch die vorgeschlagene »Tailienform« entsteht eine klare, übersichtliche Gesamtkonzeption in der Gestaltung. Der streng geordnete Mittelteil mit starker, der Bauaufnahme gerecht werdender maßstäblicher und funktioneller Formgebung zeigt eine eigenwillige architektonische Aussage. Das Grundrißkonzept ist nahezu beliebig schrumpfbare oder erweiterbar.

Der zentrale Grünbereich zwischen den Abfertigungsbereichen wird positiv beurteilt. Es sollte jedoch angestrebt werden, die Grünzonen nutzbar und zugänglich zu machen.

Die außen sichtbaren Stahlbinder-Konstruktionen sind nicht nur technisch, sondern auch gestalterisch problematisch und nicht begründet.

Das Dachwerk- und Faltdachsystem bringt wegen großer Temperaturschwankungen zwischen innen und außen erhebliche Erschwernisse besonders für die Ausbildung der Dachhaut. Eine zuverlässige Gewährleistung auf Funktionserfüllung bei vertretbarem Bauunterhalt erscheint zweifelhaft. Die zur Gewährleistung der Feuersicherheit notwendigen Maßnahmen sind im Entwurf nicht erkennbar.



2
2. Preis (von Gerkan, Marg & Partner), Modell.

3
2. Preis (von Gerkan, Marg & Partner), Vorfeldebene und Luftseite Ostansicht.

2. Preis

Kaup, Scholz, Wortmann, München

Landschaftsarchitekt
Dr. Mosbauer, München

Sonderfachleute

Ing.-Büro Kölbl & Metzger, Regensburg-München

Ing.-Ges. Höpfner GmbH, Köln-München

Ing.-Büro Barth, München

Dipl.-Ing. Siebrand, München

Mitarbeiter

E. Zahn, B. Wortmann, W. Müller

Zum 2. Preis (Kaup-Scholz-Wortmann)

Die geforderten Nutzflächen sind in Einzelfällen (z. B. Gepäckumschlag und Technikflächen) nicht unerheblich unterschritten.

Durch die Zusammenfassung der Langzeitparkplätze in zwei zentralen, viergeschossigen unterirdischen Parkhäusern beiderseits des Zentralgebäudes wird eine verkehrs- und funktionsgerechte Lösung erschwert. Damit weicht die Arbeit vor der Grundkonzeption einer dezentralen Lösung mit der Forderung für die Dauerparker »drive to your gate – park at your gate« ab. Dieser Vorschlag kann daher wegen seiner Unwirtschaftlichkeit (Bau- und Betriebskosten) nicht gutgeheißen werden. Für die Kurzparker sind den Abfertigungsknoten ausreichende Parkplätze zugeordnet.

Für Dauerparker ergeben sich z. T. große Weglängen, weil alle über das Zentralgebäude geführt werden und das FIV benutzen müssen. Der Entwurf weist demzufolge die größte mittlere Entfernung vom Dauerparkplatz zum Abfertigungsschalter (Fußweglängen) auf.

Die Anlieferungsrampen sind zu steil angelegt. Die rechteckigen Ein- und Ausfahrten vor den Abfluggknoten sind unzweckmäßig.

Der Versuch, den Bereich zwischen den Flughafengebäuden als Auenlandschaft zu gestalten, verdient Anerkennung. Eine gewisse Beeinträchtigung ist jedoch darin zu sehen, daß eine Bepflanzung der über Erdreich angehobener Parkhäuser in der vorgeschlagenen Form kaum möglich und auch vom landschaftsgestalterischen Standpunkt nicht befriedigend ist.

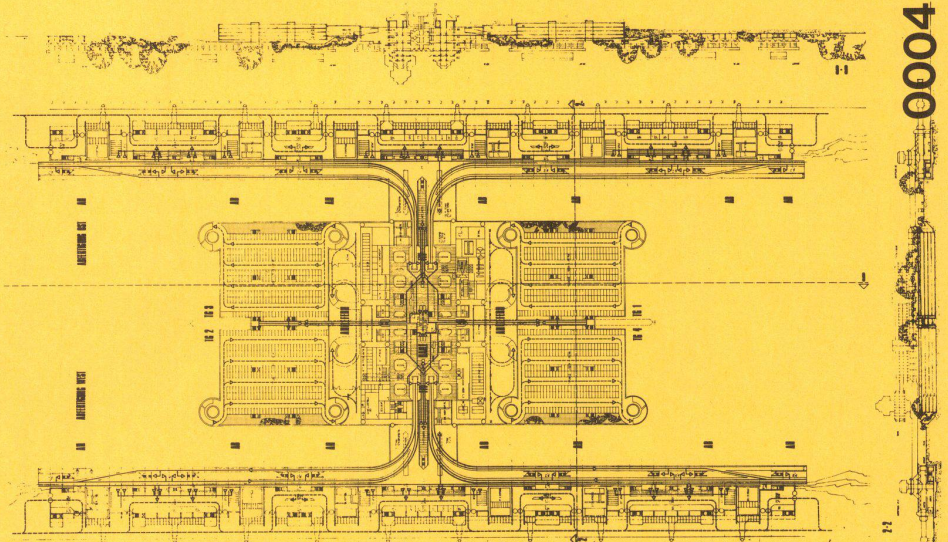
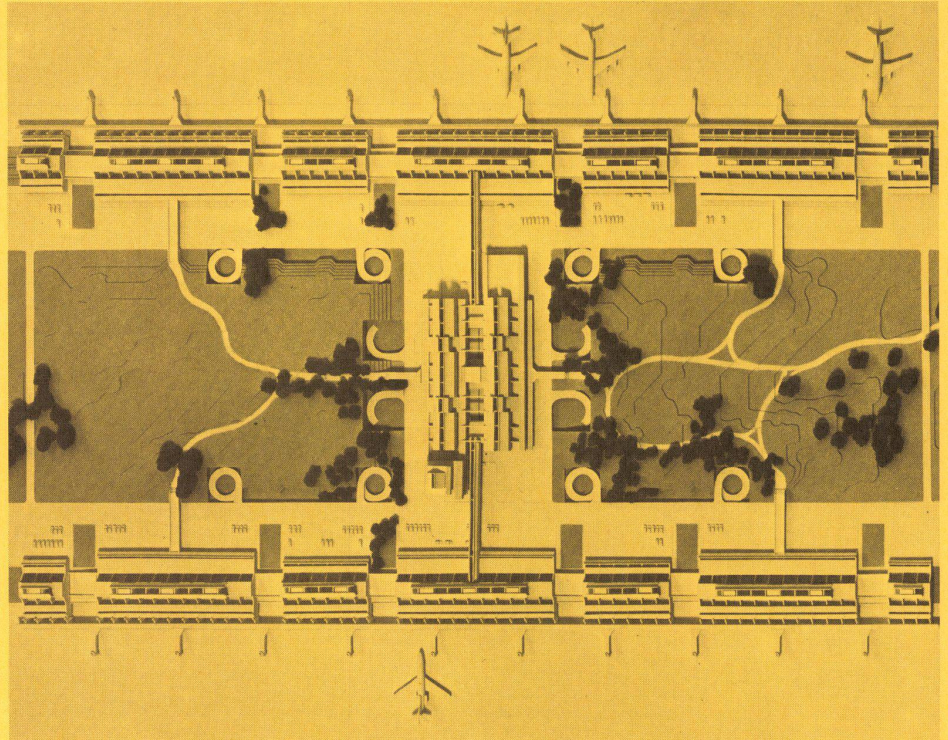
Die zu starke Dezentralisierung der Haustechnik ist für die Wirtschaftlichkeit nachteilig.

Die angestrebte Zusammenfassung eines großen Teils der Fluggäste – mit Ausnahme der Kurzparker – im Zentralgebäude führt nicht nur betrieblich wegen der zusätzlichen Belastung des FIV zu Schwierigkeiten, sondern auch zu einer Belastung des Zentralgebäudes mit einer übergroßen Zahl von Rolltreppen, Aufzügen und sonstigen Verkehrsleiteneinrichtungen, die die Übersichtlichkeit beeinträchtigen. Der Entwurf zeichnet sich jedoch durch eine gut differenzierte Gliederung der Abfertigungseinheiten auch in den Baukörpern (Abflug – Ankunft) aus. Er verzichtet auf monumentale Baumassen, bringt einen sympathisch-menschlichen Gestaltungsvorschlag und erlaubt eine gute flexible Anpassung an einzelne Bauabschnitte.

Es ist dem Verfasser gelungen, Baukörper und Raum nach einem einfachen Konstruktionsprinzip in einer architektonisch sehr zu beachtenden Leistung darzubieten.

Fachpreisrichter

Prof. Harald Deilmann, Dortmund
Ministerialdir. Prof. Hans Koch, Oberste Baubehörde München
Arch. E. M. Lang, München
Arch. Prof. Claude Paillard, Zürich (Vorsitz)
Arch. Prof. Gustav Peichl, Wien
Ministerialrat Franz Weber, Bayer. Staatsministerium der Finanzen
Stadtbaurat Uli Zech, Landeshauptstadt München



4
2. Preis (Kaup-Scholz-Wortmann), Modell.

5
2. Preis (Kaup-Scholz-Wortmann), Vorfeldebene und Ansicht.

3. Preis

von Busse & Partner, Architekten
 M. Arch. Dipl.-Ing. Arch. BDA Hans-Busso
 von Busse, Dipl.-Ingenieur Heinz Blees,
 Roland Büch BDA, Niels Kampmann, Mün-
 chen

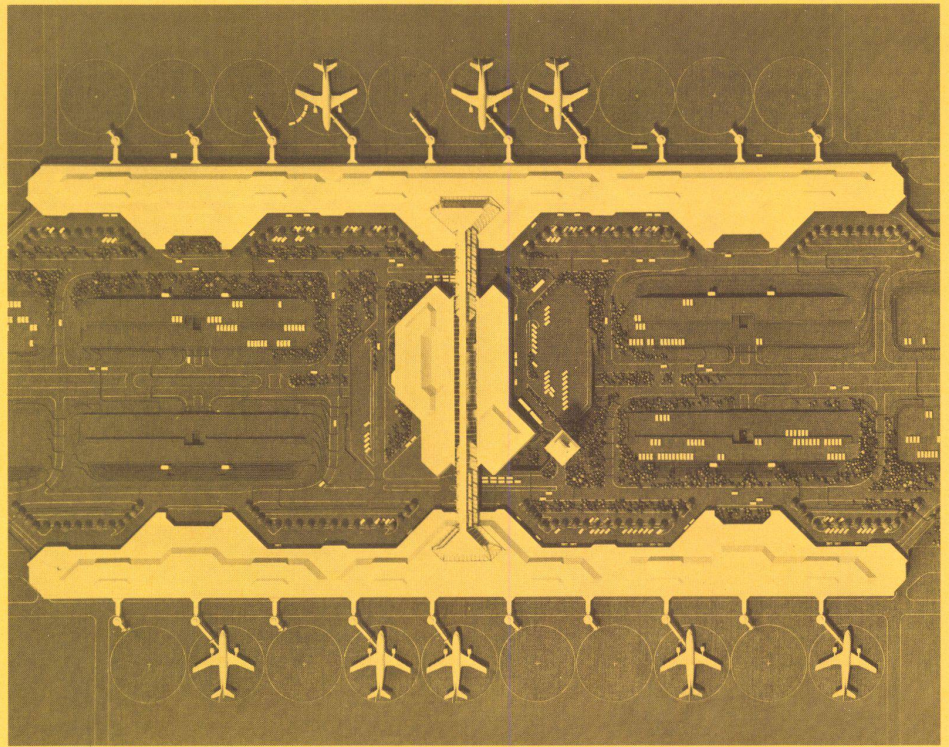
Landschaftsarchitekt
 Gottfried Hansjakob, München

Sonderfachleute

Dipl.-Ing. Architekt Mac Kneißl, München
 Dipl.-Ing. Werner Abelein, beratender Inge-
 nieur VBI, München
 Ingenieurgesellschaft Dess-Falk, bera-
 tende Ingenieure VBI, Nürnberg
 Dr.-Ing. Hansjörg Lang, c/o Zentralinstitut
 für Raumplanung und Umweltforschung,
 München
 Planungsbüro Max Geser, München

Mitarbeiter

Hans Hitthaler, Inge Klenovsky, Inge Witt,
 Hannes Bauer, Heinz Flattinger, Angela
 Horbach, Eberhard Schröder



6

Zum 3. Preis

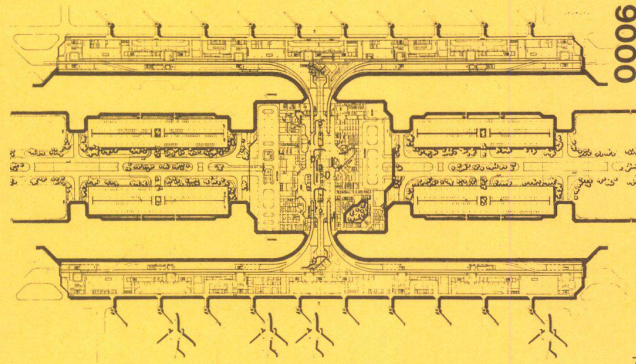
Die vorgeschlagene Lösung wird insgesamt als verkehrsgerecht und wirtschaftlich beurteilt. Als besonders gut gelöst ist der Vorfahrtsbereich zu betrachten mit einer optimalen Zuordnung der Kurzparkplätze. Als zweckmäßig sind ferner die Lösungsvorschläge für den Anlieferverkehr zu bezeichnen.

Nachteile werden in der schlechten Zuordnung von Dauerparkplätzen zu den mittleren Abflugbereichen gesehen. Allerdings wird hinsichtlich der Landschaftsarchitektur eingeräumt, daß die Begrünung der Verkehrsanlagen zu einer angemessenen und auch typischen Flughafengestaltung führe.

Die Gestaltung der Haupthalle läßt eine gute Übersichtlichkeit für die Hauptverkehrsströme zu. Der öffentliche Bereich ist klar vom nichtöffentlichen Bereich getrennt.

Die Funktionsabläufe in den Gebäudeestangen sind zufriedenstellend geplant. Als ungünstig wird die Lage der Treppenhäuser für die Erreichbarkeit der offenen Vorfeldpositionen angesehen.

Die Durchplanung der Haustechnik wird als gut beurteilt. Alle Versorgungsstrassen sind koordiniert. Es handelt sich vorwiegend um eine Stahlbetonkonstruktion. Nur für den mittleren Bereich des Zentralgebäudes wird ein Stahldach vorgeschlagen, das über geknickte Stützen abgetragen wird. Im übrigen



7

erlauben die vorgeschlagenen Flachdecken eine kostengünstige Herstellung in kurzer Bauzeit. Die vorgeschlagene Glasverbindung, die nach den Vorstellungen des Verfassers als »Erdspalte« für den Flughafen signifikant sein soll, erscheint problematisch und in der in den Plänen dargestellten Form nicht ohne weiteres realisierbar.

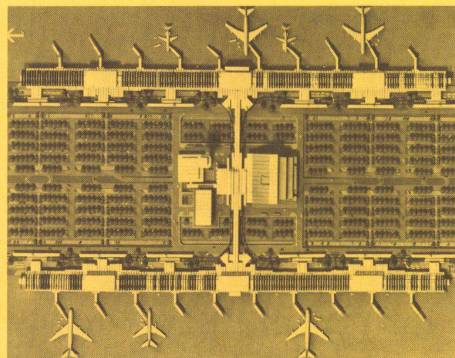
Es besteht überwiegend der Eindruck, daß bei dem vorgeschlagenen Projekt die Funktionsabläufe durch den Formwillen des Architekten vorbestimmt sind. Hierdurch ergeben sich ungünstige Lösungen. Die strenge Symmetrie der Abfertigungsgebäude steht im Widerspruch zu der formalistischen Ausformung des Zentralbereiches.

- 6
- 3. Preis, Modell.
- 7
- 3. Preis, Vorfeldebene.

8

Engere Wahl. Modell.
 Architektengemeinschaft

Ernst Denk, Herbert Groethuysen, Horst Mauder,
 Hans Maurer, Peter Otmann, Werner Wirsing,
 München

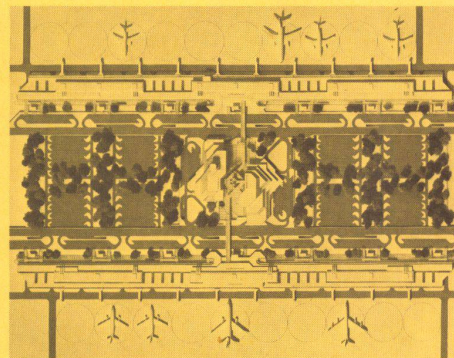


8

9

Engere Wahl. Modell.
 Architekten BDA

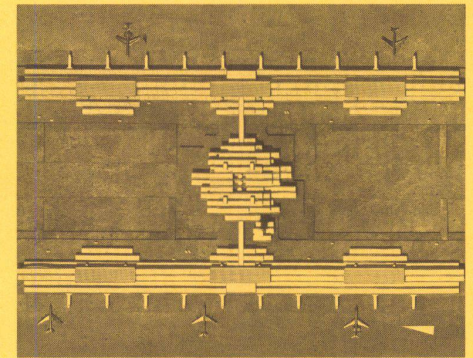
Prof. Kurt Ackermann & Partner, München
 Professoren Kammerer und Belz und Partner, Stutt-
 gart



9

10

Engere Wahl. Modell.
 Dr.-Ing. Walter Betz, Dipl.-Ing. Bea Betz, München



10