

Flughafen Malmö-Sturup : Architekturbüro A4

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **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: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-48568>

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.

Flughafen Malmö-Sturup

Architekturbüro A4, Stockholm

Der Flughafen Sturup ersetzt den ehemaligen internationalen Flughafen von Bulltofta in der Region Malmö in Südschweden, der allzu nahe der Stadt gelegen war und keine Möglichkeiten bot, ihn den flugtechnischen Anforderungen der sechziger Jahre anzupassen. In dem ungefähr 25 km von Malmö entfernten Sturup lag ein für den Bau eines Flughafens geeignetes Gelände, und hier wurde der Flugverkehr im Jahre 1972 aufgenommen.

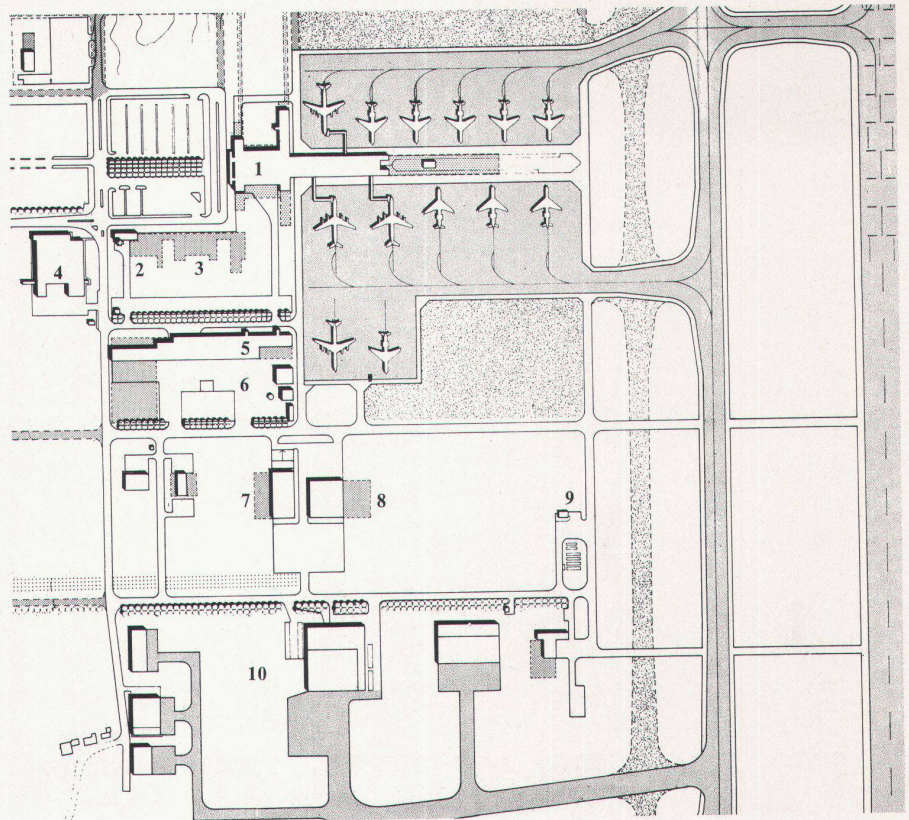
Die Anlage ist insofern bemerkenswert, als nicht nur für Projektierung und Ausführung kurze Fristen zur Verfügung standen, sondern auch der finanzielle Aufwand relativ gering war. Im ganzen budgetierte man rund 120 Mio. schwedische Kronen (etwa 73 Mio. Schweizer Franken); davon waren vier Fünftel für Pisten, Strassen usw. und ein Fünftel für die Abfertigungs- und Verwaltungsgebäude vorgesehen.

Im Hauptplan waren drei Pisten vorgesehen, wovon die längste, 2,8 km, als erste gebaut wurde; sie erlaubt Start und Landung von Flugzeugen der Grössenordnung DC-8-63 oder Boeing 747.

Um die Baukosten der Gebäude niedrig zu halten, war man auf einfache Konstruktionen und preisgünstige Materialien angewiesen. Der Passagierverkehr wickelt sich konsequent zu ebener Erde ab, wobei die Anlage als Fingersystem mit zentralen Abfertigungsdiensten bezeichnet werden könnte. Der «Finger» ist in seiner Länge in Abteilungen für den Inland- und den Fernverkehr durch zentral gelegene Dienstleistungsbetriebe wie Restaurants, Läden, Toiletten usw. gegliedert. Den ankommenden und den abfliegenden Passagieren steht eine gemeinsame Halle zur Verfügung. Das Verkehrsvolumen von rund einer Million Fluggästen pro Jahr erlaubt eine Zentralisation der Dienststellen und kurze Anmarschwege. Das Untergeschoss ist für den Flugdienst und die Gepäckbeförderung reserviert. Das ganze Grundkonzept erlaubt ohne weiteres den Weiterausbau in sieben voneinander unabhängigen Etappen. Der gegenwärtige Terminal würde dann als Einheit integriert.

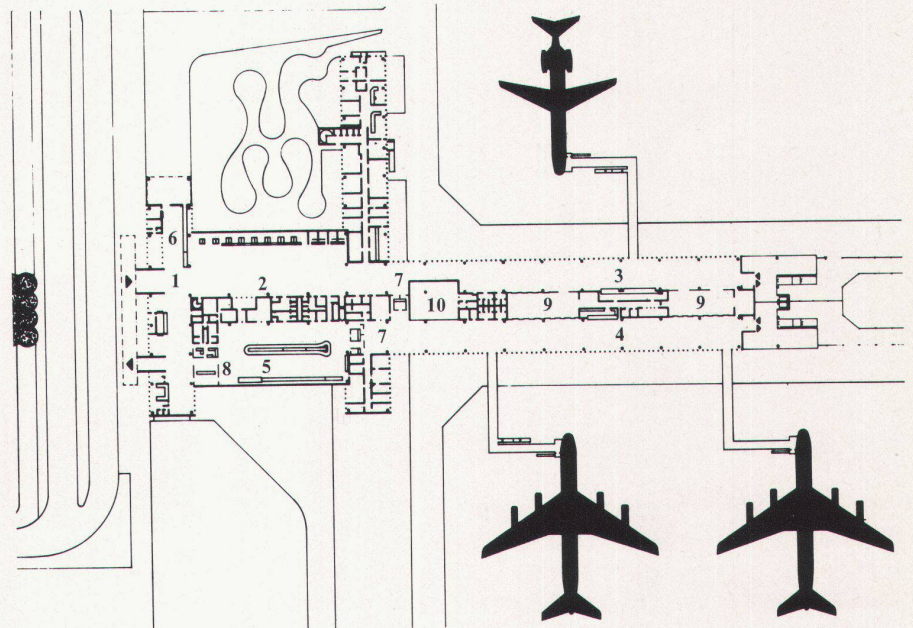
Dem Gebäude liegt eine Säulenkonstruktion mit einem Raster von 7,2×9,6 m zugrunde; als Baumaterial dient Stahl mit einer leichtgewichtigen Aussenhaut. Aussen dominiert eine leuchtendgelbe Farbe, die gewählt worden ist, um die verstreuten Baukörper zu identifizieren, aber auch, weil das Gelb, eine typische Farbe in der südschwedischen Landschaft, in schönem Kontrast zum Grau der Pisten- und Strassenbelege steht.

Auch im Innern verwendete man glänzende Farben: alle tragenden Elemente sind weiss, die beweglichen Wände grün, die Schalter für Buchungen und Passkontrolle rot, die zur Information gelb oder grün. *Ragnar Uppman*



Bebauungsplan im Vollausbau

- | | | |
|------------------------|---------------------------|-------------------|
| 1 Terminal | 5 Verwaltung, Werkstätten | 8 Luftfracht |
| 2 Kontrollturm | 6 Energieversorgung | 9 Treibstofflager |
| 3 Kontrollzentrum | 7 Bordküche | 10 Flugzeughallen |
| 4 Flugsicherungsschule | | |



Terminal, Passagiergeschoss

- | | | |
|------------------------------|-------------------------|-----------------|
| 1 Eingang | 4 Warteraum Ausland | 7 Passkontrolle |
| 2 Schalterhalle und Check-in | 5 Gepäckempfang Ausland | 8 Zoll |
| 3 Warteraum Inland | 6 Gepäckempfang Inland | 9 Restaurants |
| | | 10 Läden |



Flughafen Malmö-Sturup