

Starten und Landen

Designcheck Airport Köln-Bonn

Autor: Gerald Wildmoser // Fotos: Gerald Wildmoser, Marketing Köln-Bonner-Flughafen

04
magasign 01/04

Ein Team von KölnDesignern machte vor Kurzem Check in Sachen Design am Flughafen Köln-Bonn. Dabei betrachtete das Team das Verkehrskonzept des Anfang der 90er Jahre geplanten Bauprojektes und die filigrane, transparente Architektur des renommierten, in Chicago lebenden deutschen Architekten Helmut Jahn. Auch das neue und innovative Corporate Design des Flughafens, das der Franzose Ruedi Baur und sein Büro Intégral concept entwarf, wurde unter die Lupe genommen.

Anfang der 90er Jahre entschloss sich die Flughafen Köln-Bonn GmbH einen Architekturwettbewerb auszuloben, um mit einem umfangreichen Bauprojekt, in dessen Zentrum ein neues Terminal stand, für die Zukunft gewappnet zu sein. Das alte Terminal war mit seiner Kapazität von 4,5 Millionen Passagieren schon bald am Limit angelangt.

Mit einem Investitionsvolumen von über 306 Millionen Euro galt es, das bisher umfangreichste Bauprojekt in der Geschichte des Flughafen Köln-Bonn aus eigener Finanzkraft zu realisieren. Vom Frühjahr 1997 bis zum Sommer 2000 entstanden das neue Terminal 2, zwei Parkhäuser und ein neues Zu- und Abfahrtssystem. Ein unterirdischer Bahnhof für ICE und S-Bahn ist jetzt fertiggestellt. Mit rund 194 Millionen Euro floss der größte Anteil der Investitionssumme in den Neubau des Terminals 2, der für jährlich sechs Millionen Passagiere konzipiert worden ist. Die Neuausrichtung des Flughafens erforderte auch eine neue Kommunikationsstrategie nach außen, so entschloss man sich 2002 zu einem neuem Corporate Design.

Filigran und transparent

Trotz der imposanten Ausdehnung des neuen Terminals 2,

mit 300 Metern Länge und 75 Metern Tiefe, sowie einer Nutzfläche von 69.000 Quadratmetern wirkt der Neubau insgesamt filigran und transparent. Im Inneren tragen gläserne Aufzüge ebenso dazu bei wie Treppen aus Milchglas. In der Laudatio zu Eröffnung des neuen Terminals hieß es: „Am Flughafen Köln-Bonn hat Helmut Jahn dem bestehenden, aus den 60er Jahren stammenden Betonbau Paul Schneider-Eslebens – einer kräftig modellierten Gebäudefigur – einen hochtransparenten Erweiterungsbau in Gestalt eines stahlgläsernen Hallen-Lofts hinzugefügt. ... der Architekt hat hier nahezu alle Möglichkeiten des modernen Stahlbaus ausgeschöpft, ohne dass das Terminal formal überinstrumentiert wäre: schwere, dynamisch geformte V-Stützen tragen die Vorfahrten dieses Drive-In-Terminals, während die Halle selbst von einer äußerst filigranen, hochtransparenten gläsernen Membran umgeben ist. Masse und Transparenz sind in ein reizvolles Verhältnis gebracht. ...“ Konzeptioneller Ansatzpunkt war es, die hochtechnische Funktion des Gebäudes auch in seiner Bauart sichtbar zu machen.

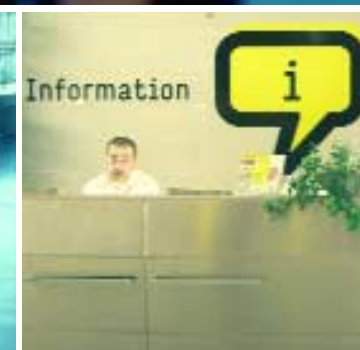
Vor diesem Hintergrund entschloss sich der Architekt unter anderem für transparente Decken, die einen Blick auf die Installation frei geben. Der Ar-



05
magasign 01/04



Yellow Bar



Infopoint



Transparente Rolltreppen



Restaurantebene



chitekt Helmut Jahn, in Nürnberg geboren und in Chicago lebend hat in seinem Portfolio schon Erstaunliches zu bieten, unter anderem den Messturm in Frankfurt, das Sony Center am Potsdamer Platz, den Post-tower in Bonn und die neue Konzernzentrale der Bayer AG in Leverkusen. Jahn genießt internationales Ansehen und entwirft seit über 35 Jahren. Seine Konstruktionen sind oftmals als unverwechselbare Glas-Stahl-Architektur realisiert und erlangten eine wegweisende Bedeutung in der Baukunst der Gegenwart. Zusammen mit dem Tragwerksplaner Werner Sobeck realisierte er viele seiner High-Tech Entwürfe. Er prägte den Begriff des Archi-Neering – der Symbiose von Architektur, Ingenieursleistungen, Ästhetik, Kunst und Natur.



Transparente Decken aus Gußglas.

Historie der Luftfahrt in Köln

Die Geschichte der Kölner Luftfahrt begann im Jahr 1906, als der „Club der Luftschiffahrt“ in dem kleinen Ort Bickendorf nahe der Domstadt einen Landeplatz für Zeppeline eröffnete, aus dem später der Flugplatz „Butzweiler Hof“ wurde. Anfang der Dreißiger Jahre investierte die Stadt auf Initiative des damaligen Kölner Oberbürgermeisters Konrad Adenauer 1,6 Millionen Reichsmark in die Entwicklung eines Flughafens, der schon bald hinter Berlin-Tempelhof den zweiten Platz beim Passagier-, Fracht- und Postaufkommen belegte. Während des Zweiten Weltkrieges übernahm die Luftwaffe den im Volksmund „Butze“ genannten Flughafen. Das endgültige Aus als Verkehrs-

flughafen kam nach Kriegsende, als die britische Royal Air Force einzog. Die Verwaltung der britischen Besatzungszone entschied sich für Düsseldorf als zunächst einzigen Standort eines zivilen Flughafens in Nordrhein-Westfalen. Später profitierte Köln erneut von dem Förderer Konrad Adenauer, der nun als Bundeskanzler einen Flughafen für die Bundeshauptstadt Bonn durchsetzte. Als geeignetes Gelände für den Flughafenausbau stellte sich der frühere Luftwaffen-Fliegerhorst Wahn heraus. 1961 wurde die Start- und Landebahn fertiggestellt, 1970 eröffnete der damalige Bundespräsident Gustav Heinemann das Drive-In-Terminal mit zwei Abfertigungssternen. In den folgenden Jahren entstanden eine neue Feuerwache, Hangars und große Frachtanlagen.



Parkhaus 3 – in unmittelbarer Nähe zur Autobahn.



Der unterirdische Bahnhof für ICE und S-Bahn.

Drive-In-Terminal – Airport der kurzen Wege

Der Flughafen Köln-Bonn zählte 1970 bei seiner Vollendung zu den modernsten Flughäfen in Deutschland. Er wurde als Drive-In-Terminal konzipiert, dieses Konzept floss auch bei der Realisierung der Verkehrsplanung des Terminals 2 ein. Dieser besondere Vorzug zeigt sich in kurzen Distanzen für Passagiere auf ihrem Weg zu den Maschinen, dem in die Infrastruktur eingebundenen Parkhaus 2 + 3, sowie in den neuen Zufahrtsstraßen, die in unmittelbarer Nähe zur Autobahn liegen. Der unterirdische Bahnhof für ICE und S-Bahn

werden den Flughafen zu einem der Besterreichbarsten in ganz Europa machen. Köln-Bonn gehört dann zum exklusiven Kreis von lediglich vier europäischen Flughäfen, die über einen eigenen Zugang zu Hochgeschwindigkeitszügen verfügen. Die neue ICE-Strecke wird den Flughafen überregional mit mehreren Ballungs- und Wirtschaftszentren in Deutschland und dem benachbarten Ausland verbinden. Das Betriebskonzept der Deutschen Bahn AG sieht vor, dass stündlich zwei ICEs und mehrere S-Bahnen je Richtung den Köln-Bonner Flughafen-Bahnhof ansteuern. Er ist den beiden Terminals zentral vorgelagert. Eine imposante

156 Meter lange und 40 Meter breite gewölbte Stahl-Glaskuppel überspannt die Station und sorgt dafür, dass die Bahnhofshalle lichtdurchflutet ist und dadurch großzügig und freundlich wirkt. Von der 18 Meter unter der Erdoberfläche gelegenen Bahnebene sind es für den ankommenden Passagier über gläserne Aufzüge oder Rolltreppen zum Terminal 2 und zum Bereich A des bestehenden Terminals nur wenige Schritte.

Die Abflugebene des neuen Terminals umfasst acht gläserne, lasergesteuerte Fluggastbrücken, 40 Check-in-Schalter, einen 4000 Quadratmeter großen Wartebereich, Bord-



karten-, Sicherheits- und Passkontrolle, Selbstbedienungsrestaurant, Bistro, zwei Bars, Shops und Lounges. Zur Ankunftsebene gehören eine Halle, vier Gepäckrückgabebänder, Pass- und Zollkontrolle, Snackbars und Shops. Auf der Zwischenebene sind eine automatische Sortieranlage für bis zu 3000 Gepäckstücke pro Stunde, acht Busgates, Warteräume, Shops, Reisebüros und Büros der Fluggesellschaften entstanden. In der Kellerebene, auf der sich Schulungsräume, Technik und ab Ende 2003 der Zugang zum unterirdischen ICE-Bahnhof befinden, ist außerdem das „Art Foyer“ untergebracht.

Der Museums-Shop der Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland hat sich mit seinem Bistro zu einem beliebten Treffpunkt entwickelt. Unmittelbar gegenüber dem Terminal 2 befindet sich das Parkhaus 2, es umfasst sechs Ebenen mit rund 5.900 Stellplätzen und gehört damit zu den größten, aber auch modernsten Parkhäusern Europas. Über Spindelrampen erreicht der Autofahrer die einzelnen Parkdecks. Das elektronische Leitsystem mit Einzelplatzzahlung führt ihn zielgenau auf einen freien Platz. Konkurrenzlos schnell ist die Ausfahrt.



Die neuen Piktogramme helfen bei der Orientierung am Flughafen.

„So Simple“ – das neue Corporate Design

Ruedi Baur spielt in der Champions-League der Grafiker und Designer. Seine Entwürfe, die er stets streitbar verteidigt, sind eigenwillig. Sie passen nicht in das Raster gefälligen Designs. Baur, Jahrgang 1956, studierte Grafik-Design an der Hochschule für Gestaltung in Zürich. 1989 gründete er das Büro Intégral concept. Unter diesem Namen existieren heute sechs Partnerateliers. Themenschwerpunkte seiner Arbeit setzt er auf Corporate Identity, Leit- und Orientierungssystemen sowie Informationsprogrammen. Baur ist seit 1995 Professor für Corporate

Design an der Hochschule für Grafik und Buchkunst in Leipzig und seit 2002 ist er auch Präsident der Alliance Graphique Internationale. Die Kundenliste seiner Agentur ist lang, man findet in ihr Institutionen wie das Centre Pompidou in Paris, das Inselspital Bern, das Französische Ministerium für Jugend, Erziehung und Forschung und die Schweizer Landesausstellung „Expo 02“. Der Köln-Bonn Airport hat sich für Baur's Entwürfe entschieden, weil sie von den vorherrschenden Erscheinungsbildern anderer Flughäfen abweichen. Es galt, den Airport Köln-Bonn als Arbeitsstätte, Verkehrsknotenpunkt, Tor zur Welt und Markenzeichen für die Region zu charakterisieren. Piktogramme dienen dabei als wichtigste Werkzeuge in der Kommunikation. Sie sind die Syntax des Airports, indem sie unterhalten und Geschichten erzählen. So symbolisiert der aufsteigende Flieger beispielsweise das Abfliegen, die Sonne Erholung, der Koffer das Einchecken und ein Auto das Ankommen am Flughafen. Die Piktogramme helfen aber auch bei der Orientierung am Flughafen.

Sie werden bei der Beschilderung verwendet und kennzeichnen Orte. Ihre Form und Sprache ist einfach und allgemein verständlich. Die Piktogramme funktionieren nach dem Baukastenprinzip, lassen sich also

immer wieder neu kombinieren – ohne ihren freundlich-fröhlichen Charakter zu verlieren. Die sechs Grundfarben gelb, grün, orange, blau, grau und schwarz gehen über das häufig für Flughäfen verwendete Blau hinaus und lassen sich in verschiedener Weise kombinieren. Das Farbklima ist leuchtend, freundlich und leicht. Nichts ist dabei statisch. Das Erscheinungsbild bleibt wandlungsfähig und kann auf jede Situation reagieren. Auch die vom Atelier Norm entwickelte Hausschrift „SimpleKölnBonn“ gehört derselben Familie von Schriftzeichen an wie die Piktogramme „SimpleKölnBonnSymbols“. Sie basieren auf einem gemeinsamen Grundraster und haben eine gleich bleibende Strichstärke. Beides kann innerhalb eines Textes verwendet werden, ohne visuelle Störungen hervorzurufen. Die Piktogramme ersetzen manchmal ein Wort oder ergänzen es. Sie können in den Text eingebettet oder durch eine Farbe hervorgehoben werden. Das von Ruedi Baur entworfene Corporate Design stellt die Stärken des Köln-Bonn Airport wie gute Erreichbarkeit, kurze Wege, niedrige Preise, schönes Ambiente und guten Service heraus – bunt, frech, aber immer simple. Das neue Terminal und das gelungene Design von Ruedi Baur werden die Attraktivität des Flughafens Köln-Bonn auch längerfristig beflügeln.