



Und der, statt sich auf den Lorbeeren auszuruhen, die ihm ab Anfang November wohl überreich zuteil werden dürften, schon von den Bauplänen der nächsten Jahre spricht, als nähme seine Amtszeit kein Ende.

Aber es ist ja auch ein Nachmittag mit den Architekten, mit dem Hamburger Büro gmp (von Gerkan, Marg und Partner), an der Spitze Prinzipal Meinhard von Gerkan, der sich ungeachtet seiner 85 Lenze alle Räume ansieht, die vor vielen Jahren einmal auf seinem Zeichenpapier gestanden haben mögen. Mit dabei sind die gmp-Partner Hubert Nienhoff und

Für Vielflieger ab Schönefeld war der neue Flughafen Berlin-Brandenburg BER schon zu einem vertrauten Anblick geworden. Starts und Landungen erfolgen meist gegen Westen, sodass man das neue Terminalgebäude seit 2012 beim Start linkerhand in seinen Umrissen erkennen konnte, als ein rechtwinkliges, scharfkantiges Gebilde:

Dieser Anblick ist beinahe schon in Vergessenheit geraten, seit der Flugverkehr durch Corona zum Erliegen kam; und wer jetzt startet, konzentriert sich auf anderes als den flüchtigen Blick auf ein Gebäude, das der neue Flughafen werden soll. Doch so sehr Corona auch Abläufe verzögert und Termine verschoben hat, dieser eine Termin rückt tatsächlich nah und näher. Weniger als zehn Wochen sind es bis zur Eröffnung, die diesmal nicht gerissen, nicht mit erst fadenscheinigen und anschließend umso katastrophischeren Begründungen vertagt wird.

Dafür steht Flughafenchef Engelbert Lütke Daldrup, der es sich nicht nehmen lässt, einen ganzen Nachmittag lang durchs Terminalgebäude zu führen und dabei von Problemen in einer Weise rede, die erkennen lässt, dass er sie samt und sonders gemeistert hat.

Hans-Joachim Paap, die, wenn man sie fragte, wohl jeden Dübel und jede Rauchklappe erklären könnten, die aber lieber den Blick auf das große Ganze lenken. Das nämlich hat die Öffentlichkeit in den vergangenen Jahren etwas aus dem Blick verloren, angesichts von 17 500 festgestellten Mängeln, die Lütke, Daldrup heute ohne Scheu beziffert.

Was also sieht man, wenn man sich auf den Zufahrtsstraßen nähert, oder wenn man aus dem Untergrund des seit Urzeiten fertig gestellten Bahnhofs hinaufsteigt? Eine Großform. Eine gewaltige, fast endlos scheinende Großform, die doch nichts Einschüchterndes hat, sondern einzig den Blick hebt.

Das luftige Etwas eines großen, rechteckigen Daches, auf weit voneinander entfernten stählernen Stützen nicht stehend, sondern thronend, durch gläserne Fronten von der Außenwelt ebenso getrennt wie mit ihr verbunden; ein Dach, unter dem sich alles abspielt, was da an Schaltern und Check-in-Inseln in anheimelndes durchaus konservatives Nussbaumfurnier gekleidet ist, und was zwar solide wirkt, aber auch veränderbar erscheint.

*(Bitte weiter blättern)*



Glienicker Straße 36, D-14109 Berlin, Tel.: +49 30 805 54 63, foerderverein-bauakademie@itskom.net, www: foerderverein-bauakademie.de

Fortsetzung: *Nur Fliegen ist schöner*

*P pdf 848 Seite 2*

Man spürt, dass all diese Schalter einer früheren Epoche angehören, als Reisen noch "Gepäck aufgeben und Bordkarten ausdrucken" bedeutete. Mittlerweile, so heißt es reisen 75 Prozent aller Fluggäste mit Handgepäck, und immer mehr checken mit dem Smartphone ein.

Meinhard von Gerkan lehnt an einer dieser Nussbaum-Inseln, als er zu Grundsätzlichem anhebt - dabei sich selbst aus dem Jahr 1997 zitierend, als er erstmals nach einem Entwurf für den künftigen Berliner Flughafen gefragt wurde. „Flughäfen müssen eine äußerst robuste Struktur aufweisen, sie müssen Spielraum für Erweiterungen lassen“, do zielt er mit seinem unverkennbaren, baltischen Akzent, der mit seiner Generation aussterben wird. Nur so kann die funktionale Logik die Oberhand behalten. Das Schwerk-  
**Das Innere des Terminals entstammt bereits eine anderen Zeit**  
gewicht liegt im Konzeptionellen, nicht in der Gestaltung“.

Das sind erstaunliche Worte für einen Architekten, der doch - mit seinem ganzen Büro gmp - berühmt ist für die Sorgfalt der Gestaltung, und der sich - man denke an die Geschichte des Berliner Hauptbahnhofs, ebenfalls ein Werk von gmp - schon mal Urheberrechtsprozesse aufgebürdet hat. Um der Sache willen eben seiner Gestaltung. Doch letztlich geht es ums Ganze, um die "bauliche Identität" um "Unverwechselbarkeit", die über allfällige Veränderungen von Details hinweg zu sichern ist.

Diese Grundsätze haben die Architekten 2005 in einem Gestaltungshandbuch für den Flughafen BER niedergelegt. Es geht, so Partner Hubert Nienhoff, erstens um strukturelle Ordnung, zweitens um Einheitlichkeit und Vielfalt und schließlich um die Wahl der Materialien.

Das Dach des Terminals 1 misst rund 50000 Quadratmeter und ragt über die Glasfassaden aus, insbesondere über die landseitige Kraftfahrzeug-Vorfahrt. Es ruht auf stählernen Vierkantstützen im Abstand von 43,75 Metern, die, der Statik folgend, in der Mitte breiter werden und nach oben und unten sich verjüngen. Das Dach weist verglaste Bänder auf, die sich an den Stützen kreuzen und Tageslicht hereinlassen. Alle Maße basieren auf einem Grundmaß von 6,25 Metern, das das gesamte Gebäude strukturiert.

Gewiss, es ist nicht alles wandelbar. Etwa der Aufstieg aus der frei zugänglichen Haupthalle in die Abflugebene wird bleiben, er ist durch die luftseitig untergebrachte Gepäckanlage vorbestimmt. Scharf trennt die Sicherheitskontrolle frei zugängliche Bereiche vom eigentlichen Flughafen. Ihre Anforderungen sind im Laufe der Bauzeit spürbar gestiegen; wie überhaupt viele Vorgaben und Normen sich geändert haben und zu einer Fülle von Umplanungen zwangen.

Nicht zuletzt die Passagierzahlen, addiert für beide Flughäfen Tegel und Schönefeld, sind gänzlich andere. Sie haben sich von 18 Millionen bei Baubeginn des BER 2006 bis zum vergangenen Jahr auf 36 Millionen glatt verdoppelt. Den Test auf seine Kapazitätsgrenzen wird BER allerdings nicht so bald bestehen müssen.

Die Abflugebene wird zunächst vom "Marktplatz" dominiert, von den Shops und von den anschließenden gastronomischen Einrichtungen. Da dürfte in den nächsten Wochen noch viel Farbe und optische Ablenkung hinzukommen. Schließlich findet sich der Fluggast im Hauptpfer mit den Gates, den Warte bereichen und Fluggastbrücken, 15 an der Zahl, und erneut bietet die gläserne Fassade einen weiten Blick, diesmal auf das Vorfeld mit den Flugzeugen und ihren Bewegungen.

Der Tatsache, dass die Umläufe häufiger sind als früher und die Standzeiten kürzer, trägt das Flughafenkonzept Rechnung: Abflüge in den Schengen- und den Nicht-Schengen-Raum sind in zwei Ebenen übereinander angeordnet, und von beiden lassen sich die aufwendigen Fluggastbrücken betreten, mit ihren Rampen von und nach den verschiedenen Geschossen des Terminals. Erst am Ende sitzt die eigentliche Brücke zum Flugzeug. Zwei solcher beweglichen Brücken sind es beim einst heftig gewünschten Anschluss für den Riesenvogel A 380, der nun schon wieder ein Auslaufmodell ist und am BER, wenn er denn jemals andockt, ein Exot bleiben wird. Jedenfalls werden die Flugsteige intensiver genutzt werden können, als das bei der nominell gleichen Anzahl in Tegel der Fall war.



**Ankunft.** Das weit überkragende Dach empfängt die Berliner Passagiere großzügig auf ihrem Weg ins Flughafengebäude.



**Abflug.** Noch stehen die Boeings. In Kürze soll der Flugbetrieb aufgenommen werden.

(Kopiert aus der Druckausgabe des Tagesspiegel vom 21. August am 28. August von Wolfgang Schoele.)