

Das neue Empfangsgebäude der Lufthansa Technik, Hamburg

Mit Fliegen und Gleiten, Leichtigkeit und Dynamik assoziiert man schon von weitem das neue Empfangsgebäude der Lufthansa Technik.

In weniger als einem Jahr Planungs- und Bauzeit setzte das Hamburger Büro Renner Hainke Wirth den Traum vom Fliegen in eine einzigartige Architektur aus Stahl und Glas um. Die filigranen Profile der Schüco Stahlssysteme Jansen unterstützen dieses gestalterische Konzept.

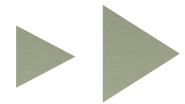
Die umlaufende Glasfassade erlaubt freie Ein- und Ausblicke und präsentiert das Gebäude einladend und übersichtlich. . . .

Architektur muss eine Struktur haben und Stellung beziehen, denn sie ist und bleibt öffentlich und greifbar – unter dieser Prämisse gestalteten Renner Hainke Wirth Architekten den Empfangsbereich der Lufthansa Technik in Hamburg. Das junge Büro ging aus einem internen Wettbewerb des Unternehmens unter fünf eingeladenen Architektengemeinschaften als Sieger hervor. Gegenstand des Wettbewerbs war die Gestaltung des in einem heterogenen Umfeld zu platzierenden Empfangsgebäudes unter Berücksichtigung der besonderen Sicherheitsanforderungen; die Medienwand und der blaue Glasseer im Vorfeld dienen der Realisierung dieser Aspekte. Für den Entwurf hatten die Architekten

das Bild vom Fliegen vor Augen, ebenso wie schon Otl Aicher – der die ursprüngliche Corporate Identity der Lufthansa entwickelte. Als Gestalter waren sie fasziniert von der Schönheit der rein technisch determinierten aerodynamischen Objekte. Die Ästhetik der Form, die allein aus den Anforderungen an die Funktion des sie umgebenden Naturelementes entsteht, war der grundlegende Gedanke des Entwurfskonzepts. Bewahrt auch die allumschließende Hülle das Geheimnis der Konstruktion, so empfängt das in weniger als einem Jahr Planungs- und Bauzeit realisierte Gebäude den Besucher doch mit einer klaren Zeichensprache. Es signalisiert die Dynamik eines Hightechbetriebes der Luftfahrtindustrie und

macht die Nähe zum Flugverkehr erfahrbar – hinter dieser Fassade werden nicht nur Flugzeuge gewartet und überholt, sondern auch die Zukunft der Flotte geplant.

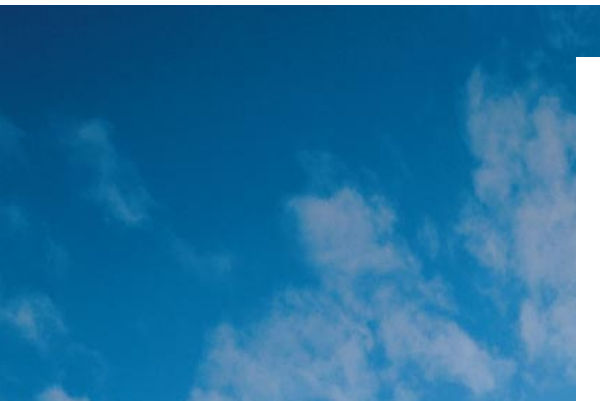
Die Glas-Stahl-Rahmenkonstruktion mit einem Flügeldach aus beschichtetem Aluminium (ihre Spannweite von 49 m nähert sich der einer Boeing 747-400er mit exakt 51,92 m) löst die alte „Wache“ aus den 50er Jahren ab, die schon lange als nicht mehr zeitgemäß empfunden wurde. Aber auch die neuen Sicherheitsanforderungen des Luftfahrtbundesam-



... Das große Dach ermöglicht einen regengeschützten Zugang für Besucher und Mitarbeiter.



Das Dach ruht auf insgesamt zehn Y-förmigen Stahlstützen, von denen drei eine aussteifende Funktion übernehmen. Um eine Übertragung von Torsionsbelastungen in die Fassade auszuschließen, durfte diese nicht am Dach verankert werden.



tes waren innerhalb dieses Altbaus nicht angemessen realisierbar. Die Trennung der öffentlichen und internen Bereiche innerhalb des neuen Gebäudes erfolgt in Nord-Süd-Richtung mit direkter Anbindung der einzelnen Check-In/-Out-Funktionen. Im Erdgeschoss befindet sich der Besucherbereich mit Wartezone und direkt angebundener First-Class-Galerie. Die Einsatzzentrale ist im Erdgeschoss untergebracht, der Büro- und Personalbereich unmittelbar angegliedert. Das Sicherheitspersonal überblickt das Gelände in „Cockpit“-Lage im Norden des Gebäudes. Eine Großbild-Medienwand schließt den Raum nach Norden, auch als optische Abschirmung des Triebwerk-Prüfstandgebäudes. Die einzelnen Bild Darstellungen zeigen die viel-

Die vorgefertigte Stahl-Fachwerkkonstruktion des Daches ist als gekoppeltes, lineares Tragwerk ausgeführt; die Montage erfolgte in drei Teilen. Eine besondere gestalterische Herausforderung war die dreidimensionale Schwingung des Dachrandes. Das in verschiedenen Radien gekrümmte Rohr ist eine Maßanfertigung aus England.

fältigen Unternehmensbereiche der Lufthansa Basis Hamburg.

Doch zurück nach draußen: der öffentliche Nahverkehr führt nun direkt an den Empfang. Das in diesem Zusammenhang neu gestaltete Verkehrskonzept entspricht den Anforderungen der rund 8 000 Mitarbeiter und jährlich mehr als 100 000 Besucher.

Ein- und Ausfahrt überspannt mit kühnem Schwung das weit ausladende Flügeldach, das gleichzeitig den regengeschützten Zugang gewährleistet. Die mittige Verkehrsinsel wurde als Glas-Licht-Installation aus blauem Recycling-Glas gestaltet und leitet den Blick auf das Gebäude. Ihre gläserne Oberfläche erzeugt schon im Vorfeld eine technische Atmosphäre und betont den Kontrast zwischen der umgebenden Natur und dieser künstlich geschaffenen Mitte: Das neue Gebäude ist Zentrum und Ein-

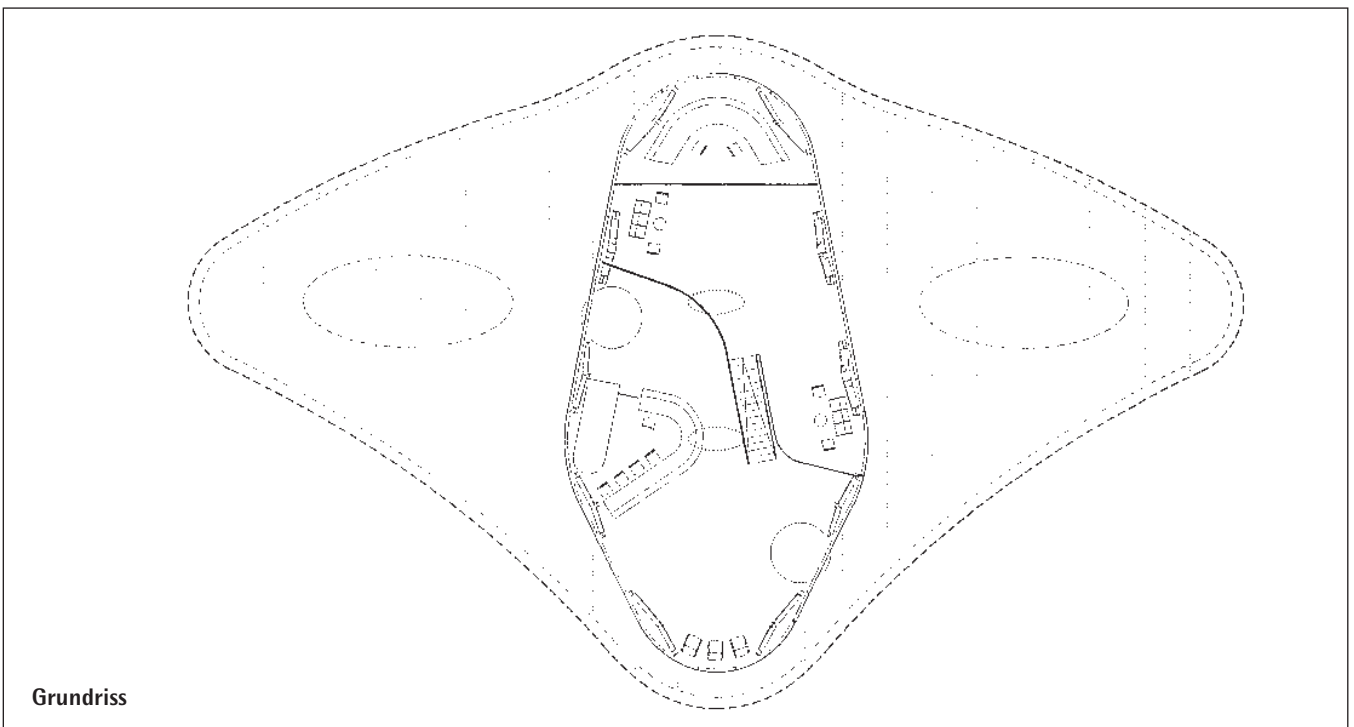
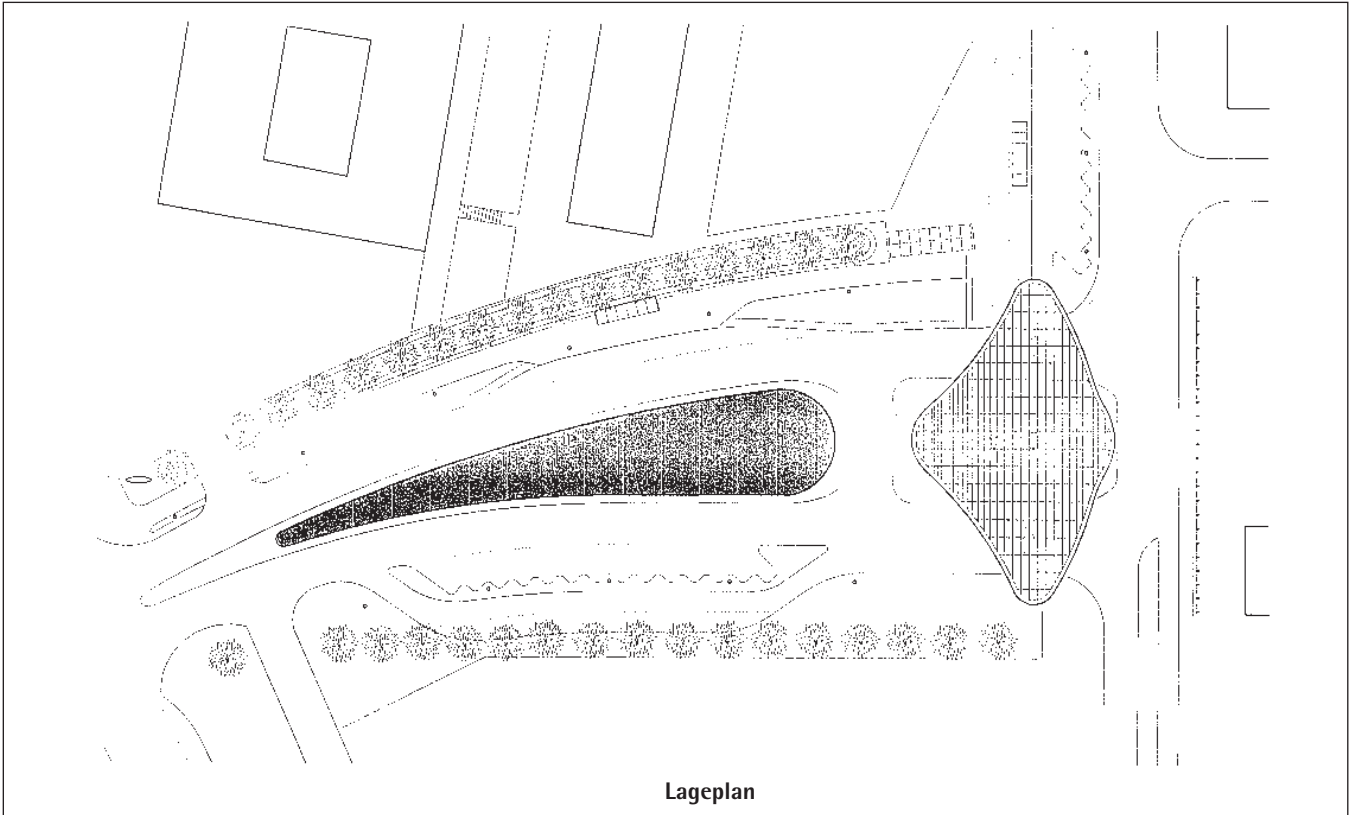


Die segmentierte Stahl-/Glas-Fassade ist aus tragenden Profilen der Schüco-Stahlsysteme Jansen Viss-TV-Delta aufgebaut; der keilförmige Querschnitt dieses Profils lässt besonders viel Licht in den Innenraum und unterstützt so das Bemühen der Architekten um Leichtigkeit und Transparenz.

gangportal des Einfahrtsbereiches. Seine umlaufende Glasfassade erlaubt freie Ein- und Ausblicke. Die schlanken Stahlprofile schaffen eine transparente Hülle, die in ihrer Leichtigkeit schwerelos scheint: der keilförmige Querschnitt des verwendeten Fassadenprofils gleicht dem einer Flugzeugtragfläche, das Profil

gestattet den maximalen Lichteinfall in den Innenraum. Eine konstruktive Besonderheit des Gebäudes ist die Tatsache, dass das Dach und die Fassade „selbständig“ sind: Das Dach ruht auf insgesamt 10 Y-förmigen Stahlstützen, von denen drei eine aussteifende Funktion übernehmen. Die Dachbinder wurden in drei

Teilen vorgefertigt und mit Hebekran montiert. Die wasserführende Schicht aus Kalzip wird von Trapezblech getragen, Alucobond-Tafeln im Farbton RAL 9006 schließen die Konstruktion nach außen ab. Die ausgeprägte Form des Daches bietet Wind und Sturm weite Angriffsflächen, sodass mit Bewegungen zu



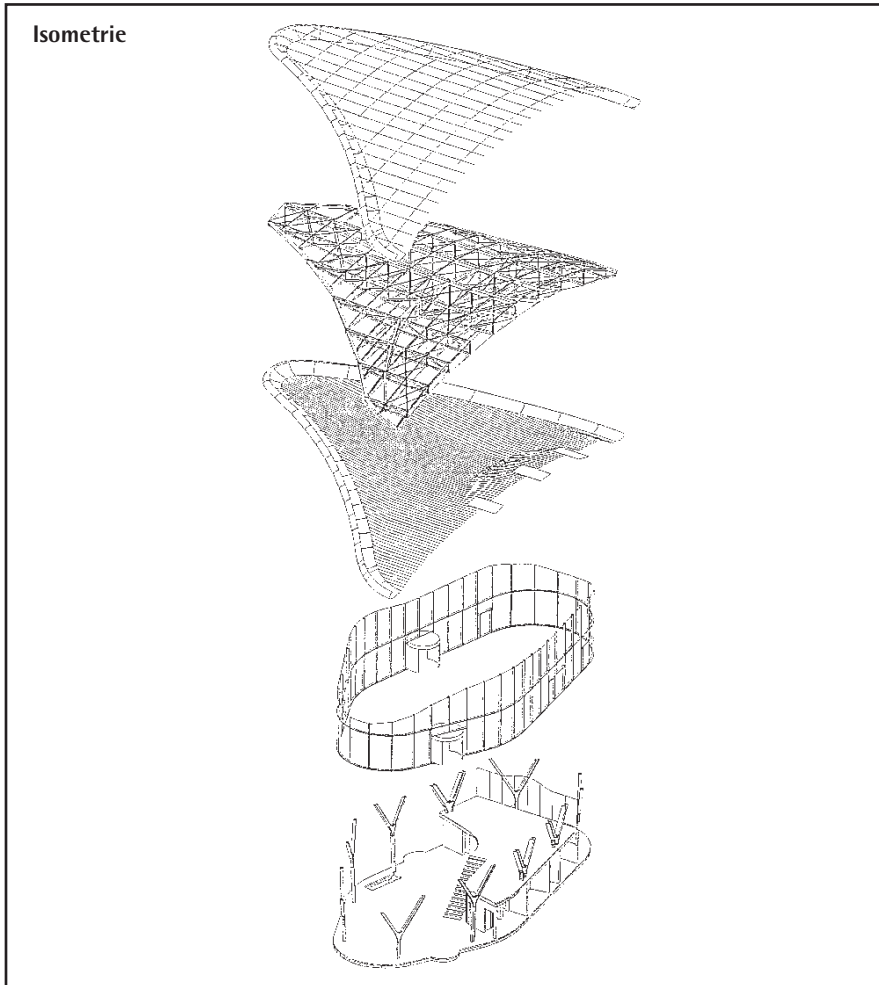


Mit Fliegen, Gleiten, Leichtigkeit und Dynamik assoziiert der Besucher die prägnante Silhouette des neuen Entrées der Lufthansa Technik – ein Gebäude, das dynamische Formen in die Statik einer am Erdboden verankerten Skulptur übersetzt.

Der Neubau des Empfangsgebäudes der Lufthansa Technik auf dem Flughafen Fuhlsbüttel wurde von der Jury des Architekten- und Ingenieursvereins Hamburg e. V. zum „Bauwerk des Jahres“ gekürt.

rechnen ist, die innerhalb einer Toleranz von ca. 25 mm angenommen wurden. Um die Übertragung von Torsionsbelastungen in die Fassade auszuschließen, durfte diese nicht am Dach verankert werden.





oder vier Riegeln, mit zwei seitlichen Pfosten zusammengeschweißt und vor Ort die Zwischenriegel eingeklinkt. Dabei wurden jeweils zwei Achsen vorgefertigt, die anderen Riegel wurden eingesetzt. Es waren keine Schweißarbeiten vor Ort erforderlich.

Die Architekten beschreiben ihre Zusammenarbeit mit dem Bauherrn und den beteiligten Planungs- und Baufirmen als intensiv, was angesichts der relativ kurzen Bauzeit verständlich ist, aber auch als konstruktiv hinsichtlich des Bestrebens, den enormen Kostendruck einerseits mit ihrem Gestaltungswunsch andererseits in Einklang zu bringen: nicht verstanden als Reduzierung auf den kleinsten Nenner, sondern als Optimierung des Details. Dieses Bestreben findet seinen Ausdruck als gelungene Symbiose zwischen Schönheit und Funktionalität – die Lufthansa Technik hat sich am Flughafen ein standesgemäßes Wahrzeichen errichten lassen. □

Fotos:

Christian Richters, Münster;

© im Rahmen dieser Presseinformation:

Jansen AG, CH-Oberriet

Zeichnungen:

© rhw Renner Hainke Wirth

Architekten Hamburg

Sie steht als statisch eigenständige Konstruktion auf dem Boden und hat nur eine optische Verbindung mit dem Dach. Dieser Fakt war der ausschlaggebende Grund für die Verwendung von Stahlhohlprofilen, die ihrerseits noch mit massiven Edelstahlinschieblingen zur Verstärkung der Pfosten versehen wurden. Für die Fassadenkonstruktion kamen Viss®-TV-Delta-Profile der Schüco-Stahlsysteme Jansen zum Einsatz; die gebogenen Riegel wurden im Schweizer Werk der Jansen AG vorgefertigt. Die hohen Ansprüche des Auftraggebers Lufthansa Technik an Präzision und Oberflächenfinish wirkten sich auch auf die Behandlung der Profile aus: vor dem Einbau wurden sie von Hand zwei- bis teilweise dreimal geschliffen und gespachtelt, bevor sie zur Endbehandlung mittels Pulverbeschichtung kamen. Die farbige Gestaltung erfolgte im Farbton RAL 9006 Aluminium metallic, ebenso wie die des äußeren Abdeckprofils. Unter konstruktiven Gesichtspunkten handelt es sich um eine elementierte Fassade, d. h. es wurden Fassadenleitern, bestehend aus drei

Bautafel

Bauherr:	Lufthansa Technik AG, Basis Hamburg, Hamburg.
Architekten:	Renner Hainke Wirth Architekten, Hamburg, Telefon +49 (0) 40/43 13 52 40.
Bauleitung:	rhw Architekten in Zusammenarbeit mit Martin Otte, Valder & Otte Bauleitungs- und Planungs GmbH, Berlin, Telefon +49 (0) 30/8 80 09 30.
Tragkonstruktion:	Buthmann Stahlbau, Glinde, Telefon +49 (0) 40/7 22 20 07.
Fassadenplanung:	PBI Planungsbüro für Ingenieurleistungen, Wertingen, Telefon +49 (0) 82 72/9 87 70.
Fassadenausführung:	Georg Kammerhuber gmbH & Co. KG Stahl- und Metallbau, Hamburg, Telefon +49 (0) 40/6 89 44 20.
Stahlprofile:	Schüco-Stahlsysteme Jansen, Bielefeld, Telefon +49 (0) 5 21/7 83-0, Telefax +49 (0) 5 21/7 83-95 01 08, www.schueco.de.
Verwendeter Profiltyp:	Schüco-Stahlsysteme Jansen Viss®-TV-Delta Viss steht für Voll Isoliertes Stahl System, TV für Trockenverglasung. Die tragenden Hohlprofile aus Stahl bieten beste statische Eigenschaften, gleichzeitig ermöglicht die schlanke Ansicht von nur 50 resp. 60 mm optisch ansprechende Konstruktionen. Zur äußeren Abdeckung stehen Aluminium-Profile in verschiedenen Tiefen und Konturen zur Verfügung.