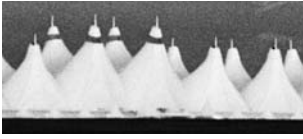


RALPH KNICKMEIER



ÜBER *FLÜGE*

Es gibt einen besonderen Augenblick, wenn man mit dem Flugzeug landet; der Boden tritt rund und üppig aus der kartenhaften Flachheit hervor, zu der er durch Stunden vermindert war, und die alte Bedeutung, welche die irdischen Dinge wieder erlangen, scheint aus dem Boden zu wachsen.

Robert Musil: Der Mann ohne Eigenschaften, 1931¹

Eine lohnende Aufgabe wäre es, über die Bilder nachzudenken, die ein Flughafen evoziert. In eher anekdotisch privaten Nebensätzen der Architekturgeschichte werden zwar bereits seit langem phantastische Blüten zum Leben erweckt und weitergetragen, doch scheint der spontane Augeneindruck des Reisenden darin zurückgenommen, es sei denn, Architekten und Bauherren haben dem Bildcharakter ihres Flughafens eine besondere Bedeutung beigemessen. Ohnehin steht die systematische Erforschung dieser inzwischen nicht mehr ganz jungen Baugattung erst am Anfang² und auch im folgenden kann es nur um ein paar Gedankengänge gehen.

Flughäfen gehören zu den größten Bauprojekten der Gegenwart. Aus den einfachen Graspisten zu Beginn des 20. Jahrhunderts haben sich architektonische Gebilde entwickelt, in die bisweilen Milliardenbeträge investiert werden. Im Wüstensand bei Dubai am Persischen Golf³ wie vor der asiatischen Küste entstehen als künstliche Inseln ganze Flughafenstädte mit vollkommen autarker Infrastruktur und Industrie. Aber auch die kleineren Flughäfen vermitteln »Weltbilder« in augenfällig konzentrierter Form, die sich insbesondere an den aufwendigen Terminals manifestieren. Dabei lassen sich ganz unterschiedliche ikonographische Muster beobachten, die nur scheinbar mehr oder weniger unabhängig von den jeweiligen Kulturkreisen überall auf dem Erdball inszeniert werden können.

Was also mag unser Jubilar beim An- und Abflug sehen, wenn er sich in Bilderfragen in die Lüfte begibt und um den Globus reist? Obschon sich auch diese Städte einen eigenen Flugplatz leisten, fährt man nach Kiel und Marburg besser mit der Bahn. So wird etwas Zeit gewonnen für das Korrekturlesen von Texten. Da sich ein Volontär im Frankfurter Liebighaus seinerzeit ein Flugticket sicher noch weniger leisten konnte als dessen Schüler heute im Zeitalter der Billigflieger, starten wir unseren Rundflug also nicht vom größten deutschen Flughafen, sondern von Hamburg-Fuhlsbüttel aus.

Der Hamburger Flughafen ist aus kunsthistorischer Sicht noch vor kurzem etwas ganz Besonderes gewesen: Das von Friedrich Dyrsen und Peter Averhoff 1928–1929 gebaute Verwaltungs- und Abfertigungsgebäude war bis 1993 das weltweit älteste Terminal in Funktion.⁴ Diese inzwischen abgerissene Inkunabel der Architekturgeschichte galt als innovativster Flughafen der 20er Jahre des vorigen Jahrhunderts. Hier wurden erstmalig die verschiedenen Funktionen des Innenraumes in

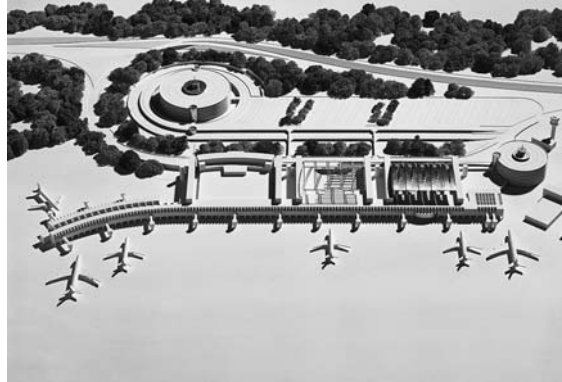


Abb. 1: von Gerkan, Marg + Partner Brauer, Hamburg, Wettbewerbsmodell zu den neuen Passagieranlagen am Flughafen Hamburg (spätere Baustufe), 1986

separate Zonen gegliedert. In Erwartung großer Besucherzahlen bei Flugschauen hatten die Architekten den terrassenförmigen Bau als Reminiszenz an ein Amphitheater formuliert.⁵ Seine geschwungene Form erinnerte die Hamburger zugleich an den Alsteranleger am Jungfernstieg.⁶

Auch die Architektur des gegenwärtigen Flughafens der Hansestadt kleidet sich in ein Motiv. Das 1990–1993 gebaute Terminal 4 (jetzt 2) und der 2005 eröffnete Ergänzungsbau Terminal 1 sind geformt wie Segmente einer Flugzeugtragfläche.⁷ Wer einmal die Gelegenheit findet, am Abend eines sonnigen Tages durch deren sich nach Westen öffnenden Korpus zu flanieren, wird gefangengenommen von dem golden-rötlichen Farbspektrum der untergehenden Sonne, deren letzte Lichtstrahlen über die Innenseite der gewölbten Dachkonstruktion abwärts in den Raum gleiten.

Und doch bildet die »Tragfläche« hier die einzige Fassade.⁸ Durch diese Reduzierung scheint die *Schwerkraftsarchitektur* endgültig überwunden. Denn mit Beginn der Flugerfahrung bekam das Dach einen *frontalen Wert*, indem es zur fünften Fassade wurde. Wenn das horizontale Dach so hervorgehoben wird, zeigt sich die Vertikale in ihrer Wirkung geschwächt: »Die Folge ist das stereometrische System: die Architektur wird nicht mehr aus dem Boden wachsen, sie wird einfach auf dem Boden liegen« (Fritz Wichert, 1909).⁹

Der Charme des von dem Architektenteam gmp (von Gerkan, Marg + Partner Brauer) entwickelten Konzeptes für die neuen Passagieranlagen am Flughafen Hamburg wird getrübt durch die faktische Zerstörung des alten Verwaltungsgebäudes, obwohl das Preisgerichtsprotokoll 1986 dem Wettbewerbsentwurf unter anderem den Vorzug gab, weil er »die unterschiedlichen Bestände ordnet, ohne unmittelbare Zwänge zum Abriß zu schaffen und Möglichkeiten der Erhaltung bietet« (Abb. 1).¹⁰ Die Genehmigung für die Demontage des Baues ist durch das Planfeststellungsverfahren dann mit der Auflage einer wissenschaftlichen Dokumentation verbunden worden.¹¹



Abb. 2: Santiago Calatrava, TGV-Bahnhof des Flughafens Lyon-Satolas, 1989–1994

Aus motivischer Sicht gehört der heutige Hamburger Flughafen also zu einer Gruppe von Luftfahrtbauten, die das Fliegen selbst zum Gegenstand ihrer Formensprache macht. Dieses naheliegende Thema findet sich weltweit unter drei Gesichtspunkten vorgetragen: der Nachbildung von allerlei Fluggerät, der Besinnung auf den Tierflug sowie dem Versuch, einer stärker abstrahierenden Reflexion über die physikalischen Gesetze und die Philosophie des Fliegens Ausdruck zu verleihen.

Die Vielfalt an visualisierten Fluggeräten oder Fragmenten davon ist erstaunlich immens: Unweit der Flugzeugtragfläche in Hamburg empfängt den Besucher seit 2000 am Tor zur Lufthansa Technik ein Nurflügler.¹² Am anderen Ende der Welt hat Sir Norman Foster, selbst ein begeisterter Flieger¹³, mit dem neuen insularen Airport Chek Lap Kok (1995–1998) ein gigantisches Flugzeug bei Hong Kong aufgesetzt.¹⁴ Der ältere Teil des Aéroport Charles de Gaulle von Paris-Roissy, begonnen in den 60er Jahren, 1973 vollendet, ist schon als Sputnik, Raumstation – ja künstliches Planetensystem – interpretiert worden¹⁵ und das Theme Building in Los Angeles, ein 1958 von Pereira, Williams und Becket gebautes futuristisches Restaurant, ging als Fliegende Untertasse in die Geschichte der Luftfahrtarchitektur ein.¹⁶

Jener zweite Motivaspekt erinnert an die Vorbilder aus der Fauna. Der TGV-Bahnhof des Flughafens Lyon-Satolas, den Santiago Calatrava 1989–1994 geplant und errichtet hat, ist gleich mit einer doppelten Tiermetaphorik in Verbindung gebracht worden: einem prähistorischen Vogel und einem Rochen, also einem »Flieger«, der sich unter der Wasseroberfläche bewegt (Abb. 2). Die vorbereitenden Zeichnungen, und auch einige begleitende Skulpturen, offenbaren hingegen, daß der Ursprung des visuellen Konzeptes vielmehr in Studien des Auges und Augenlids liegt.¹⁷ Für das neue Terminal in Bilbao-Sondica (1990–2000) hat Calatrava diesen Gedanken weiterentwickelt, was sich selbst am Tower zeigen läßt¹⁸, und doch wird auch jenes Abfertigungsgebäude eher als Raubvogel gedeutet.¹⁹ Vor Ort hat sich der etwas freundlichere Spitzname *La Paloma* (die Taube) eingebürgert.

Unter dem Titel »Santiago Calatrava. Wie ein Vogel« hat das Kunsthistorische Museum Wien dem Spanier 2003 eine Ausstellung gewidmet, in deren Begleitpublikation sich ein Interview der Kuratorin mit dem Architekten findet, wonach sich dieser indessen vehement gegen das Bild sträubt: »Architektur, die fliegt, und die Anwendung der Vogel-

metapher auf die Architektur ist Ihre Idee, nicht meine.« Es sei jedoch eine Tatsache, daß Bauwerke die Schwerkraft herausfordern. Eine der Schwerkraft entgegengesetzte Bewegung stelle dann die Antwort auf die Gravitation dar und bedeutet, sie lebendig zu machen: »Nichts ist der Schwerkraft stärker entgegengesetzt als das Fliegen.«²⁰

Mit dieser Einsicht Calatravas ist auch der dritte Motivasppekt angesprochen, der für die Formensprache der Luftfahrtarchitektur im thematischen Kontext der Fliegerei einen eher abstrakteren, grundsätzlicheren Zugang sucht. Das diesbezüglich vielleicht bekannteste Gebäude ist das Trans World Airlines-Terminal von Eero Saarinen auf dem John F. Kennedy Airport in New York, entstanden 1956–1962.²¹ Es hat zudem gleichsam schlagartig das Bewußtsein einer breiteren Öffentlichkeit dafür geweckt, welche Möglichkeiten hinter einer motivischen Aufwertung von Luftfahrtbauten liegen, und die Fachwelt zu recht ins Schwärmen versetzt. Der Architekt selbst war der Ansicht, es sei das Beste, was er je gebaut habe.

Die vier doppelt gekrümmten Schalen sollten den Eindruck einer Aufwärtsbewegung erzeugen und gegen das Gefühl von Schwere und Erdgebundenheit wirken.²² Saarinen wollte das Reiseerlebnis unmittelbar wiedergeben, an einem Ort der Bewegung und des Überganges.²³ Daß er die Vogelanalogie erstmals explizit eingesetzt habe²⁴, läßt sich nicht halten, vielmehr sah Saarinen eher Bezüge zu dynamischen Räumen von nicht-statischer Qualität in der Barockarchitektur.²⁵ Sicher noch funktionaler und weniger skulptural ist sein Terminal für den Washingtoner John Foster Dulles Airport (1958–1962)²⁶, dessen Dachkurve zwar noch an die Unterseite einer Flugzeugtragfläche erinnert, das Gebäude insgesamt auch an einen Hangar²⁷, dem aber letztlich die Visualisierung eines Kräfteflusses zugrunde liegt.²⁸

Eine große Motivgruppe bilden Luftfahrtbauten, deren Erscheinung sich aus dem weit gefächerten Themenrepertoire der Bautypologie bedient. Wenn man nur lange genug forschte, könnte man gewiß eine kleine architektonische Formenlehre anhand der Rezeption durch Flughäfen erarbeiten. Dabei würde man wohl eine gewisse Vorliebe für das Aufgreifen von drei Baugattungen bemerken: dem Verkehrs- bzw. Ingenieurbau, dem Wohnbau im weitesten Sinne sowie dem Sakralbau. Auch das direkte Zitat kulturhistorisch und/oder politisch bedeutsamer Architekturmonumente wurde zur »Bebilderung« von Flughafengebäuden herangezogen.

Obwohl sich die Terminologie in der Luftfahrt zu einem nicht unerheblichen Teil von Begriffen aus der Seefahrt ableitet²⁹ und gerade einige der frühen Flughafengebäuden maritime Assoziationen wecken, wie etwa das Terminal in Birmingham-Edmond von Norman und Dawbarn (1938–1939), das unter anderem an einen Schiffsrumpf erinnert³⁰, oder vielleicht auch der alte, 1930 in Form einer Schiffsbrücke errichtete, inzwischen abgerissene Washingtoner Airport von Holden, Stott und Hutchinson³¹, ist es vor allem die Bahnhofsarchitektur, an der sich eine ganze Reihe von Flughäfen ausrichtet.³² Doch werden die Einzellösungen dieses Motivasppektes rund um die Erdkugel seit Beginn der noch experimentellen Gestaltungsära in der zweiten Hälfte der 20er Jahre des vorigen Jahrhunderts

bis heute so zahl- und variantenreich vorgetragen, auch durchsetzt mit Einflüssen anderer Baugattungen wie zunächst der Flugzeughalle oder später der Passagenarchitektur, daß es hier kühn erscheint, wenige besonders charakteristische Beispiele herauszugreifen. Noch für Nikolaus Pevsner verkörperte das Flughafenterminal daher weniger einen neuen eigenen Bautypus als vielmehr ein weiterentwickeltes »Postskriptum« zu der essentiellen Verkehrsbaugeschichte des 19. Jahrhunderts, für die primär der Bahnhof steht.³³

Die Spanne der Möglichkeiten mag sich verorten lassen zwischen dem klassizistischen Bahnhof vergangener Zeiten, wie ihn Aeroproekt mit Ivan Zholtovsky und Lev Rudnev 1950 – 1956 für den Flughafen Minsk realisiert haben³⁴, und dem Hightech-Airport von Sir Norman Foster in Stansted bei London (1986 – 1991), der die Flugzeughalle zwar noch mit dem Bahnhof des 19. Jahrhunderts zusammenführt³⁵, aber durch seine modulare Struktur mit ihrer »fast immateriellen Qualität« und der raffinierten, digital gesteuerten Lichtführung zum polytopen Terminal der Informationsgesellschaft wandelt: »In solchen Bauten verlieren Grenzflächen als Raumdefinition an Bedeutung; ein als Polytop ausgebildeter Raum ist in einem Zustand beständiger Veränderung.«³⁶

Sowohl die Betreiber von Bahnhöfen als auch die von Flughäfen ringen indes bei ihrer Suche nach Identität mit demselben Problem, handelt es sich doch in beiden Fällen prinzipiell um *negative öffentliche Räume*: Die wenigsten ihrer Besucher wollen sich wirklich dort aufhalten. Sie kommen an bzw. reisen ab, treffen oder begleiten jemanden und möchten den Ort so bald wie möglich wieder verlassen.³⁷ Insbesondere die kleineren Flughäfen tun sich leichter, eine zum Bleiben einladende, »heimelige« Atmosphäre zu schaffen, und viele versuchen dies, indem sie ihre Architektur zum Wohnbau stilisieren, häufig mit deutlich lokalem Gepräge.

So hat schon Ernest H. Blumenthal den Städtischen Flughafen von Albuquerque, New Mexico, 1936 – 1939 als Pueblo gebaut, und selbst die schweren Holzmöbel erinnern noch an das indianisch-spanische Erbe.³⁸ »Du magst einen weiteren Routineflug gehabt haben, scheinen die amerikanischen Regionalflughäfen der achtziger Jahre zu sagen, aber jetzt bist Du gelandet und nun bist Du hier.«³⁹ Auf dem Nantucket Memorial Airport von circa 1992 in Massachusetts beispielsweise, setzen die Flugzeuge gleichsam auf dem »Rasen« eines typischen Nantucket-Wohnhauses auf, das bestückt ist mit Erkerfenstern, Giebeln, Veranda und historisierender Beleuchtung.⁴⁰

In asiatischen Konzepten spielt darüber hinaus die Einbindung der Natur eine große Rolle. Der Jakarta Soekarno-Hatta International Airport gilt als Gartenflughafen und die reiche kulturelle Ausstattung der beiden halbmondförmigen Terminals, errichtet 1980 – 1985 und 1989 – 1991, reflektiert die Einheit in der Vielfalt des indonesischen Archipels. Die klassische Langhausarchitektur von Kalimantan (Borneo) stand Pate für die Dachstruktur der zentralen Korridore.⁴¹

Schließlich verweisen die Halbmonde auf den sakralen Aspekt, den besonders die Luftfahrtarchitektur der islamischen Länder thematisiert. Dort wird das Terminal zur Moschee, der Kontrollturm zum Minarett und auch das Zelt gehört zur bevorzugten

Formensprache der Abfertigungsgebäude. Überhaupt ist der Flughafen eine zentrale Durchgangsstation auf der Hadjdj, der jedem Muslim einmal im Leben vorgeschriebenen Pilgerfahrt nach Mekka, und wird nicht zuletzt politisch instrumentalisiert: Der 1998 in Gegenwart des amerikanischen Präsidenten Bill Clinton eröffnete, doch bereits kurz nach Beginn der Zweiten Intifada durch die Israelis 2001 teilweise zerstörte und wieder geschlossene Yasser Arafat International Airport in Gaza gehört noch immer zu den wichtigsten nationalen Symbolen palästinensischer Souveränität. Der erste Flug erhob sich gen Mekka.⁴²

Das von Wilson und Mason 1937–1938 errichtete Terminal des Al Basra Airports im Irak ist ein massiver, orientalisch spärlich durchfenesteter Ziegelbau, dessen überwiegend von einem Hotel genutzten Innenräume jedoch ein Wartesaal im englischen Landhausstil bestimmt. Hier hat die britische Aristokratie Zwischenstation auf ihrem Weg in die fernöstlichen Kolonien gemacht.⁴³ Die Gesamtanlage scheint von den großen mesopotamischen Pfeilermoscheen entlehnt, insbesondere der Tower⁴⁴ erinnert an das Minarett von Samarra. In den saudi-arabischen King Khalid International Airport Riad (1983–1984) haben die Architekten Hellmuth, Obata und Kassabaum tatsächlich eine Moschee für 5000 Gläubige integriert.⁴⁵ Der Gebäudekomplex mit seiner großen goldenen Kuppel zitiert, trotz des hexagonalen Grundrisses, offensichtlich den Jerusalemer Felsendom. So reihen sich die islamischen Flughäfen ein in die Kette heiliger Modelle, als ob sie selbst zum Pilgerziel werden wollten.

Nach der Landung auf dem Ngurah Rai Bali International Airport empfängt ein aufwendig skulptiertes offenes Tor aus lokalen Materialien den ankommenden Fluggast schon auf der Luftseite mit indonesischer Kultur. Die Übergangszone ist in einen hinduistischen Tempel gekleidet; im Zentrum des 1992 vollendeten Komplexes lockt ein Festivalplatz mit der Vorführung traditioneller Tänze und Zeremonien zum Verweilen. Das ganzheitliche Konzept kombiniert den Sakralbau mit balinesischer Philosophie.⁴⁶ Ein Flugplatz als Ort kontemplativer Ruhe?

Noch nicht ansatzweise in den Blick der Forschung gerückt sind die Flughäfen auf den Kontinenten der südlichen Hemisphäre, und natürlich ließen sich auch noch andere Motivgruppen als die beiden skizzierten zusammenstellen. Zwei kurze Anregungen vor dem Rückflug dürften genügen. Zu den größten Flughäfen der USA gehört der weit von der Stadt entfernt in die freie Landschaft Colorados gesetzte Denver International Airport. Inspiriert durch die Technologie des Haj Terminals, 1976–1978 auf dem King Abdul Aziz International Airport im saudi-arabischen Djidda errichtet, haben die Architekten Fentress, Bradburn und Partner eine Zeltkonstruktion für das Dach entworfen und 1989–1995 realisiert, die Denvers Rolle als Tor zu den Bergen im Westen symbolisiert.⁴⁷ Vor der Kulisse der Rocky Mountains stehen die 34 »Zeltspitzen« unterschiedlicher Höhe wie deren schneebedeckte Gipfel auf ehemaligem Weideland⁴⁸, das einst den Prärie- und Plains-Indianern Nordamerikas gehört hat, weshalb man das Ensemble auch als eine Ansammlung von Tipis lesen darf (*Abb. 3*).



Abb. 3: Fentress, Bradburn und Partner, Passagierterminalkomplex des Denver International Airports, 1989–1995

Die Identität des Flughafens Denver wird somit vor allem als »Bild« aus der Distanz erfahrbar. Sie verknüpft sich mit dem großen Thema Landschaft, ohne daß der Reisende diese physisch noch wirklich betritt: Alles ist darauf ausgerichtet, sich von einem Raum zum nächsten zu bewegen, wobei das Auto als fahrendes Zimmer zum verbündelnden Vehikel der eigenen Ausgrenzung geworden ist. Schon aus klimatischen Gründen stadtbestimmend

in der Wüste von Las Vegas herausgebildet, macht die amerikanische *Strip-Architektur* durch überdimensionierte Zeichen am Straßenrand auf sich aufmerksam, die mit dem Inhalt des Baues nicht mehr übereinstimmen müssen.⁴⁹

Zurück in Deutschland, kreisen wir abschließend über Berlin-Tempelhof, der »Mutter aller modernen Flughäfen«.⁵⁰ Das Ensemble von Ernst Sagebiel (1936–1939) gehört vermutlich zu den am besten erforschten Anlagen dieser Baugattung weltweit. Sein spezifisches Merkmal ist die zum Flugfeld hin offene große Halle, durch welche die Passagiere überdacht zu ihren Maschinen gehen können. Sie bildet mit den sich zu beiden Seiten anschließenden Hangars in ihrer zirkulären Form ein sphärisches Kontinuum.⁵¹ Ursprünglich eines der wichtigsten Prestigeobjekte des »Dritten Reiches«, erfuhr Tempelhof mit der Berliner Blockade 1948–1949 eine beispiellose Neuinterpretation zum Symbol westlicher Freiheit.⁵²

Am Ende könnte dieser alte ambivalente Flughafen in der Stadt unseres Jubilars zu einer Motivgruppe von Luftfahrtbauten gehören, die kühn abstrakte Ideen und Konzepte in Bildersprache umzusetzen weiß. Für die Piloten indessen, die über der Spree ihre Warteschleifen fliegen, bleibt Tempelhof wohl stets der Kleiderbügel.⁵³ Endlich ist es soweit: Touch-down in Berlin!

ANMERKUNGEN

- 1 Zit. nach Asendorf, Christoph: Super Constellation – Flugzeug und Raumrevolution. Die Wirkung der Luftfahrt auf Kunst und Kultur der Moderne, Wien/New York 1997 (= Ästhetik und Naturwissenschaften, Bildende Wissenschaften – Zivilisierung der Kulturen), S. 119.
- 2 So fehlen etwa die Terminals und Hangars der frühen kommerziellen Flughäfen in den großen Arbeiten zur modernen Architekturgeschichte; Voigt, Wolfgang: From the Hippodrome to the Aerodrome, from the Air Station to the Terminal: European Airports, 1909 – 1945, in: Zukowsky, John (Hg.): Building for Air Travel. Architecture and Design for Commercial Aviation, München/New York 1996 [zugleich Ausst. Kat. The Art Institute of Chicago 1996], S. 27 – 49, hier S. 41. Auch aus designhistorischer Perspektive ist die rasante Entwicklung der Passagierluftfahrt bisher noch zu wenig untersucht worden; jüngst dazu Vegesack, Alexander von/Eisenbrand, Jochen (Hg.): Airworld – Design und Architektur für die Flugreise, Ausst. Kat. Vitra Design Museum, Weil am Rhein 2004, hier S. 6. Eine umfassende Kulturgeschichte der Luftfahrt bietet Asendorf 1997 (wie Anm. 1); siehe auch Baumunk, Bodo-Michael (Hg.): Die Kunst des Fliegens, Ausst. Kat. Zeppelin Museum Friedrichshafen, Ostfildern-Ruit 1996.
- 3 Rothfischer, Brigitte: Flughäfen der Welt. Alle wichtigen Airports: Geschichte, Fakten und Funktionen, München 2005, S. 86 – 87.
- 4 Zukowsky, John: Introduction, in: Zukowsky 1996 (wie Anm. 2), S. 13 – 25, hier S. 25.
- 5 Voigt 1996 (wie Anm. 2), S. 37 – 38, 106 – 107, Taf. 18.
- 6 Fischer, Manfred F.: Fuhlsbüttel – Ende eines Denkmals?, in: Architektur in Hamburg (1994), S. 106 – 109, hier S. 108 – 109.
- 7 Vgl. Gerkan, Meinhard von/Brauer, Karsten: Die neuen Passagieranlagen am Flughafen Hamburg, in: Flughafen Hamburg GmbH (Hg.): Vom Flughafen zum Terminal. Flughafen Hamburg 1929 – 1999, bearb. von Wolfgang Voigt, Zürich 1999, S. 109 – 113, hier S. 109.
- 8 Bosma, Koos: European Airports, 1945 – 1995: Typology, Psychology and Infrastructure, in: Zukowsky 1996 (wie Anm. 2), S. 51 – 65, hier S. 58.
- 9 Zur Überwindung der Schwerkraftsarchitektur durch den frontalen Wert der Dächer siehe Wichert, Fritz: Luftschiffahrt und Architektur, Frankfurter Zeitung, 21.3.1909, 1. Morgenblatt, S. 1; leicht gekürzt erneut in: Buddensieg, Tilmann (Hg.)/Rogge, Henning (Mitarb.)/Heidecker, Gabriele (Mitarb.): Industriekultur. Peter Behrens und die AEG 1907 – 1914, Berlin 1979, S. D 292–D 294; vgl. dazu Asendorf 1997 (wie Anm. 1), S. 2, 56, 60.
- 10 Zit. nach Bokelmann, Klaus: Ein Flughafen für Norddeutschland – Standort, Architektenwettbewerb, Realisierung, in: Flughafen Hamburg GmbH 1999 (wie Anm. 7), S. 101 – 107, hier S. 105.
- 11 »Die aus dem Wettbewerbsergebnis von 1986 heraus betriebenen vertieften Planungen zeigten zunehmend, daß die auch von Architekten- und Bauherrenseite gewünschte Erhaltung und sinnvolle Integration des Altbaus in die neuen Abfertigungsanlagen nicht zu realisieren war. Die durch die ›Umgehung Fuhlsbüttel‹ und das vorhandene Flugzeugvorfeld bestimmte Topographie und die daraus sich zwingend ergebenden Vorfahrt- und Gebäudehöhen hätten das Gebäude in der neuen Umgebung ›ertrinken‹ lassen. Außerdem ergab sich aus der Planung der ›Umgehung Fuhlsbüttel‹ nicht nur die Aufhebung des bisherigen Paul-Bäumer-Platzes, sondern auch der Verlust der Anbindung an die Preetzer Straße. Der auf Axialsymmetrie angelegte wichtige städtebauliche Bezugsrahmen ist damit unwiderruflich verloren gegangen. Das Denkmalschutzamt hat vor diesem Hintergrund mit Schreiben vom 9. August 1994 [...] mitgeteilt, es werde ›... das von ihm zu vertretende öffentliche Interesse an der Erhaltung des Bauwerks zugunsten des weiteren Ausbaus des Flughafens zurückstellen.‹ Mit dieser Aufgabe eines Denkmals wurde die Verpflichtung verbunden, eine umfassende Dokumentation des Objektes erstellen zu lassen.« Zit. nach Planfeststellungsverfahren Vorfeld 2, 16.12.1996, Bd. 8, Kap. 9.6.3; Publikation der Dokumentation: Flughafen Hamburg GmbH 1999 (wie Anm. 7).
- 12 Das von Renner, Hainke und Wirth 1999 errichtete Empfangsgebäude soll die »Dynamik eines Hightech-Betriebes der Luftfahrtindustrie signalisieren« und »die Nähe zum Flugverkehr erfahrbar machen«. Dem Hamburger Abendblatt mutete es anlässlich der Einweihung allerdings eher wie »eine Mischung aus Nierentisch, UFO und Wabbelfrisbee« an. Zit. nach Meyer-

- Wellmann, Jens: Die neue Millionen-Einfahrt, Hamburger Abendblatt, 20.1.2000, S. 15.
- 13 Jodidio, Philip: Sir Norman Foster, Köln 1997, S. 131.
 - 14 Ebd., S. 134–137; Edwards, Brian: The Modern Terminal. New Approaches to Airport Architecture, London/New York 1998, S. 154–155.
 - 15 Asendorf 1997 (wie Anm. 1), S. 323–324.
 - 16 Gebhard, David/Winter, Robert: Los Angeles. An Architectural Guide, Salt Lake City 1994, S. 46–48.
 - 17 Jodidio, Philip: Santiago Calatrava, Köln 1998, S. 19/21, 137.
 - 18 Jodidio 1998 (wie Anm. 17), S. 47.
 - 19 Edwards 1998 (wie Anm. 14), S. 180–181.
 - 20 Zit. nach Seipel, Wilfried (Hg.): Santiago Calatrava. Wie ein Vogel = Like a Bird, Ausst. Kat. Kunsthistorisches Museum Wien, Genf 2003, S. 32–33, 40, hier summarisch wiedergegeben.
 - 21 Brodherson, David: »An Airport in Every City«: The History of American Airport Design, in: Zukowsky 1996 (wie Anm. 2), S. 67–95, hier S. 88, S. 137, Taf. 84–85.
 - 22 Asendorf 1997 (wie Anm. 1), S. 288–289.
 - 23 Baumunk, Bodo-Michael: Flughäfen, in: Baumunk 1996 (wie Anm. 2), S. 195–198, hier S. 198.
 - 24 Seipel 2003 (wie Anm. 20), S. 27.
 - 25 Asendorf 1997 (wie Anm. 1), S. 288–289.
 - 26 Brodherson 1996 (wie Anm. 21), S. 93.
 - 27 Dorr, Maude 1963 nach Bosma, Koos: Auf der Suche nach dem perfekten Flughafen, in: Vege-sack/Eisenbrand 2004 (wie Anm. 2), S. 36–64, hier S. 56–57.
 - 28 Asendorf 1997 (wie Anm. 1), S. 288–289.
 - 29 Vgl. etwa Voigt 1996 (wie Anm. 2), S. 27.
 - 30 Voigt 1996 (wie Anm. 2), S. 46–47.
 - 31 Brodherson 1996 (wie Anm. 21), S. 70–71.
 - 32 Auch die Bezeichnung »Terminal« stammt aus der Welt der Eisenbahn; Voigt 1996 (wie Anm. 2), S. 33.
 - 33 So Edwards 1998 (wie Anm. 14), S. 20–21.
 - 34 Zukowsky 1996 (wie Anm. 4), S. 142, Taf. 97.
 - 35 Bosma 1996 (wie Anm. 8), S. 58–60; Bosma 2004 (wie Anm. 27), S. 60–63, hier S. 60.
 - 36 Asendorf 1997 (wie Anm. 1), S. 337–339, hier summarisch wiedergegeben.
 - 37 Zu den Flughäfen vgl. Rau, Leonard: Deregulation and Design: The Changing Role of Identity at the Airport, in: Zukowsky 1996 (wie Anm. 2), S. 227–241, hier S. 227.
 - 38 Brodherson 1996 (wie Anm. 21), S. 79.
 - 39 Bouman, Mark J.: Cities of the Plane: Airports in the Networked City, in: Zukowsky 1996 (wie Anm. 2), S. 177–193, hier S. 152, Taf. 119–120; Übersetzung vom Verfasser.
 - 40 So Bouman 1996 (wie Anm. 2), S. 152.
 - 41 Arai, Yoichi: The World Airports, International Airports & their Commercial Facilities, Tokyo 1996, S. 98–103.
 - 42 Die Quellenlage zum Airport Gaza beschränkt sich auf nur wenige, eher tagespolitisch orientierte Medien- oder Agenturmeldungen und selbst die Homepage des Flughafens ist nicht immer abrufbar.
 - 43 Voigt 1996 (wie Anm. 2), S. 114–115, Taf. 36–37.
 - 44 Baumunk 1996 (wie Anm. 23), Abb. S. 196.
 - 45 Bruegmann, Robert: Airport City, in: Zukowsky 1996 (wie Anm. 2), S. 195–211, hier S. 146, Taf. 106.
 - 46 Arai 1996 (wie Anm. 41), S. 120–129.
 - 47 Brodherson 1996 (wie Anm. 21), S. 94–95.
 - 48 Hill, Leonard: Eine Nummer zu groß, Die Zeit, 11.2.1994, S. 62.
 - 49 Zur *Strip-Architektur* siehe Reidemeister, Johann Christoph: Die neuere Flughafenarchitektur, Dekonstruktion von Urbanität im Zeichen des Flügels, in: Baumunk 1996 (wie Anm. 2), S. 188–193, hier S. 191.
 - 50 Sir Norman Forster zit. nach Asendorf 1997 (wie Anm. 1), S. 152.
 - 51 Ebd., S. 150–152.
 - 52 So Voigt 1996 (wie Anm. 2), S. 48–49.
 - 53 Voigt 1996 (wie Anm. 2), S. 100, Taf. 5–7.