



Opus 52

Brunnert und Partner, Flughafen Leipzig/Halle

With an introduction by Martina Düttmann and photographs by Christian Richters. 72 pp. with 70 ill. in b & w and colour, 280 x 300 mm, hard-cover, German/ English
ISBN 3-930698-52-8
Euro 39.90, sfr 59.00, £ 28.00, US\$ 39.00, \$A 72.00

The new Leipzig/Halle airport has not just one, but two predecessors. One was Leipzig-Mockau airport, opened as a »World Airport« in 1923 and often still used after the Second World War in the GDR days to serve the Leipziger Messe, and then its competitor, Leipzig/Halle airport (near Schkeuditz), which opened in 1927 and by 1937 was already the second-largest airport in Germany. It took over the Messe flights from 1963 onwards, and continued to grow until 1989. After that, quick action was needed. Passenger numbers had increased fourfold by 1994.

A master plan was worked out for a second takeoff and landing runway, intended for 3.5 million passengers per year. An open architectural competition followed in 1994, and was won by Brunnert und Partner from Stuttgart. They won with a risky concept that ran counter to the master plan. Instead of filling the site between the two runways running east-west, which, in addition, is cut through in parallel by the A14 motorway and a new high-speed railway line, with individual buildings, the architects designed a bridge structure spanning the railway track and the motorway from south to north. It is able to integrate the multi-storey car-park, the mall, the check-in hall, the access road and the transfer to the railway station. The functions were so skilfully arranged and interlinked above and alongside each other within this gigantic bridge that it was possible to create an airport of simple routes that at the same time made an unmistakable landmark and kept the centre of the site free because of its cleverly devised construction, so that all the subsequent buildings can develop in an east-west ribbon.

The car-park has been in existence ever since 1998, the baggage hall to the south since 2002, and the mall and the central check-in hall since 2003. This concludes the first building phase, which begins at the existing terminal and ends beyond the railway lines. The concept of the bridge will not be complete until the second building phase, although it can already be made out quite clearly. The inserted ICE station, a direct commission, also started operating in 2003; passengers reach the airport from Leipzig's main station in fourteen minutes.

Martina Düttmann founded her own architectural press, called Archibook, in 1979, became an editor for the Birkhäuser Verlag in 1988, edited the *Bauwelt Berlin Annuals* series from 1996 to 2000 and now works as an author and translator, mainly for *Bauwelt*.

Distributors

Brockhaus Commission
Kreidlerstraße 9
D-70806 Kornwestheim
Germany
tel. +49-7154-1327-33
fax +49-7154-1327-13

Lavis Marketing
71 Lime Walk
Headington
Oxford OX3 7AD
United Kingdom
tel. +44-1865-76 75 75
fax +44-1865-75 00 79

National Book Network
4501 Forbes Boulevard
Lanham, MD 20706
USA
tel. +1-800-462 6420
tel. +1-301-459 3366
fax +1-301-429 5746

books@manic
POB 8
Carlton North
Victoria 3054
Australia
tel. +61-3-9384 1437
fax +61-3-9384 1422

The new Leipzig/Halle airport has not just one, but two predecessors. One was Leipzig-Mockau airport, opened as a "World Airport" in 1923 and often still used after the Second World War in the GDR days to serve the Leipzig Messe, and then its competitor, Leipzig/Halle Airport (near Schkeuditz), which opened in 1927 and by 1927 was already the second-largest airport in Germany. It took over the Messe flights from 1963 onwards, and continued to grow until 1989. After that, quick action was needed. Passenger numbers had increased fourfold by 1994.

A master plan was worked out for a second take-off and landing runway, intended for 3.5 million passengers per year. An open architectural competition followed in 1994, and was won by Brunnett und Partner from Stuttgart. They won with a risky concept that ran counter to the master plan. Instead of filling the site between the two runways running east-west, which, in addition, is cut through in parallel by the A14 motorway and a new high-speed railway line, with individual buildings, the architects designed a bridge structure spanning the railway track and the motorway from south to north. It is able to integrate the multi-story car park, the mall, the check-in hall, the access road and the transfer to the railway station. The functions were so skillfully arranged and interlaid above and alongside each other within this gigantic bridge that it was possible to create an airport of simple routes that at the same time made an unmistakable landmark and kept the centre of the site free because of its cleverly devised construction, so that all the subsequent buildings can develop in an east-west ribbon.

The car-park has been in existence ever since 1998, the baggage hall to the south since 2002, and the mall and the central check-in hall since 2003. This concludes the first building phase, which begins at the existing terminal and ends beyond the railway lines. The concept of the bridge will not be complete until the second building phase, although it can already be made out quite clearly. The inserted ICE station, a direct commission, also started operating in 2003; passengers reach the airport from Leipzig's main station in fourteen minutes.

Martina Dittmann founded her own architectural press, called *Archibook*, in 1979, became an editor for the Birkhäuser Verlag in 1983, edited the *Bauwelt Berlin Annals* series from 1996 to 2000 and now works as an author and translator, mainly for *Bauwelt*. After voluntary work with Pan Walther, Christian Richters studied communication design at the Folkwangschule in Essen. He is one of the most sought-after architectural photographers in Europe today.

Opus
Architektur in Einzeldarstellungen
Architecture in individual presentations
Herausgeber/Editor: Axel Menges

- 1 Rudolf Steiner, Goetheanum, Dornach
- 2 Jern Utzon, Houses in Fredensborg
- 3 Jürgen Bö und Vilhelm Woltert, Louisiana Museum, Humlebæk
- 4 Aurelio Galletti, Castelgrande, Bellinzona
- 5 Faltegrus Skid
- 6 Balhasar Neumann, Abteikirche Neresheim
- 7 Henry Hobson Richardson, Glessner House, Chicago
- 8 Luís Domènec i Montaner, Palau de la Música Catalana, Barcelona
- 9 Richard Meier, Stadthaus Ulm
- 10 Santiago Calatrava, Bahnhof Stadelhofen, Zürich
- 12 Karl Friedrich Schinkel, Charlottenhof, Potsdam-Sanssouci
- 13 Plaueninsel, Berlin
- 14 Sir John Soane's Museum, London
- 15 Enrico Miralles, C.N.A.R., Alicante
- 16 Fundación César Manrique, Lanzarote
- 17 Dharna Vihara, Ranakpur
- 18 Benjamin Baker, Fort Borth
- 19 Ernst Gössel, Rathaus Fellbach
- 20 Alfredo Ambias, Merugame Hirai Museum
- 21 Sir Norman Foster and Partners, Commerzbank, Frankfurt am Main
- 22 Carlo Scarpa, Museo Caroviano, Possagno
- 23 Frank Lloyd Wright Home and Studio, Oak Park
- 24 Kisho Kurokawa, Kuala Lumpur International Airport
- 25 Steidle + Partner, Universitäts Ulm West
- 26 Himeji Castle
- 27 Kazuo Shinohara, Centennial Hall, Tokyo
- 28 Alte Völklinger Hütte
- 29 Aalders
- 30 LOG ID, BGW Dresden
- 31 Steidle + Partner, Wacker-Haus, München
- 32 Frank O. Gehry, Guggenheim Bilbao Museum, Neuschwanstein
- 34 Architekten Schwager + Partner, Zentrum für Kunst und Medientechnologie, Karlsruhe
- 35 Frank O. Gehry, Energie-Forum-Innovation, Bad Deynhausen
- 36 Rafael Moneo, Audrey Jones Beck Building, Museum of Fine Arts, Houston
- 37 Schneider + Schumacher, KPMG-Gebäude, Leipzig
- 38 Heinz Teaser, Sammlung Estel, Klosterneuburg
- 39 Arup, Hong Kong Station
- 40 Berger + Parkkinen, Die Botschaften der Nordischen Länder, Berlin
- 41 Nicholas Grimshaw & Partners, Halle 3, Messe Frankfurt
- 42 Heinz Teaser, Christus Hofnung der Welt, Wien
- 43 Peichi/Achatz/Schumer, Münchner Kammerspiele, Neues Haus
- 44 Alfredo Ambias, Skid-Pavillon, Wolfsburg
- 45 Stüler/Strack/Merz, Alte Nationalgalerie, Berlin
- 46 Kisho Kurokawa, Oita Stadium, Oita, Japan

- 47 Bolles + Wilson, Nauwe Luxor Theater, Rotterdam
- 48 Steidle + Partner, KPMG-Gebäude, München
- 49 Steidle + Partner, Wohnquartier Freischützstraße, München
- 50 Neufert/Karle + Buxbaum, Ernst-Neuert-Bau, Darmstadt
- 51 Bolles + Wilson, NORD/LB, Magdeburg
- 52 Brunnett und Partner, Flughafen Leipzig/Halle

030 00 040
030 00 4P
030 01
030 00 US\$
07 00 SA 9 813303635231

Brunnett und Partner Flughafen Leipzig/Halle

Menges

Brunnett und Partner Flughafen Leipzig/Halle



Der neue Flughafen Leipzig/Halle hat nicht nur einen, sondern zwei Vorgänger, zum einen den Flughafen Leipzig-Mockau, 1923 als "Weltflughafen" eröffnet und nach dem Zweiten Weltkrieg zu DDR-Zeiten häufig noch als Messeflughafen genutzt, zum anderen dessen Konkurrent, den Flughafen Leipzig/Halle (nahe Schkeuditz), der 1927 eröffnet, 1937 bereits der zweitgrößte Flughafen in Deutschland war, von 1963 an auch die Messeflüge übernahm und bis 1989 weiter wuchs. Danach mußte schnell gehandelt werden. Bis 1994 hatten sich die Passagierzahlen vervierfacht.

Ein Masterplan mit einer zweiten Start- und Landebahn wurde erarbeitet, ausgelegt für 3,5 Millionen Passagiere pro Jahr, 1994 folgte ein offener Architekturwettbewerb, den das Büro Brunnett und Partner aus Stuttgart für sich entschied. Es gewann mit einem riskanten Konzept, das den Masterplan widerlegte. Statt das Gelände zwischen den beiden in Ost-West-Richtung verlaufenden Landebahnen, das dazu parallel noch von der A 14 und einer neuen ICE-Bahnlinie durchschnitten wird, mit Einzelbauten aufzufüllen, erwarteten die Architekten ein Brückenbauwerk, das sich von Süden nach Norden über Gleiskörper und Autobahn hinweg spannt und in die Lage ist, das Parkhaus, die Mall, die Abfertigungshalle, die Vorfahrt und den Übergang zum Bahnhof zu integrieren. Innerhalb dieser riesigen Brücke werden die Funktionen so geschicht über- und nebeneinander gelagert und verknüpft, daß ein Flughafen der einfachen Wege entstehen konnte, der zugleich ein unverwechselbares Zeichen setzt und durch seine ausgeklügelte Konstruktion die Mitte des Areals freihält, damit alle noch nachfolgenden Bauten sich zu einem Band in Ost-West-Richtung entwickeln können.

Schon 1998 stand das Parkhaus, 2002 die Gepäckhalle im Süden, und 2003 wurden die Mall und die Halle für den zentralen Check-In fertig. Damit ist der erste Baubauabschnitt, der an dem bestehenden Terminal beginnt und hinter den Gleisen endet, abgeschlossen. Wirklich vollendet wird sich das Konzept der alles überspannenden Brücke, obwohl heute schon deutlich, erst mit dem zweiten Baubauabschnitt. Auch die eingeschobene ICE-Bahnhof, ein Dreckschiff, ist seit 2003 in Betrieb, man erreicht den Flughafen in vierzehn Minuten vom Hauptbahnhof Leipzig.

Martina Dittmann gründete 1979 ihren eigenen Architekturverlag unter dem Namen Archibook, übernahm 1988 ein Lektorat im Birkhäuser Verlag, gab zwischen 1996 und 2000 die Reihe der *Bauwelt Berlin Annals* heraus und arbeitet heute als Autorin und Übersetzerin, vor allem für die *Bauwelt*. Christian Richters studierte an der Folkwangschule in Essen. Er gehört heute zu den gesuchtesten Architekturphotographen Europas.



Martina Düttmann
Angewandte Logik: Das Brückenbauwerk für den Flughafen Leipzig/Halle

Das Überraschende an dem Entwurf für den neuen Flughafen Leipzig/Halle ist dies: Die funktional vorbildliche Lösung ließ sich nur finden, weil die Architekten den Masterplan, der einem bundesweiten Wettbewerb zugrunde lag, neu interpretiert haben, weil sie den Vorgaben der Auslobung also nicht folgten und damit das Risiko eingingen, aus dem Verfahren ausgeschlossen zu werden. Genau das haben sie sich zugemutet – und am Ende damit Erfolg gehabt.

Seit Gründung der Architektenpartnerschaft im Jahr 1967 waren deren Aufträge, ob Schulen, Sporthallen oder Verwaltungsbauten, fast alle aus Wettbewerbsfolgen hervorgegangen. Die Stuttgarter Partnerschaft zwischen den vier Architekten Hans-Georg Brunner, Hasso Mory, Wolfgang Osterwalder und Manfred Vielmo, in der jeder der Architekten seine eigenen Projekte betreut und dafür verantwortlich gezeichnet hat, bestand 25 Jahre lang. Erst dann schienen sich die Architekturauffassungen doch auseinanderentwickelt zu haben, und Hans-Georg Brunner schied aus. Der Wettbewerbsentwurf für den Flughafen Leipzig/Halle wurde noch im Rahmen der alten Partnerschaft gewonnen, der Auftrag für den Bau des Flughafens und etwas später der Direktauftrag für den ICE-Bahnhof gingen an das 1995 gegründete Büro Brunner und Partner.

Vielleicht, könnte man spekulieren, war es gerade diese langjährige Erfahrung mit Wettbewerben, die das Büro zu einem solchen Schritt befähigte, vielleicht aber war es auch das Vertrauen in eine sachlich richtige Wettbewerbsentscheidung, das den Ausschlag gab und das Hans-Georg Brunner bei seinem berufspolitischen Engagement im Bundeswettbewerbsausschuss einfach haben muß. Auf jeden Fall beteiligt sich auch das neue Büro weiterhin an Wettbewerben, und wenn es in den vergangenen neun Jahren weniger waren als gewünscht, dann hatte das viel mit dem hohen Betreu-

ungsaufwand zu tun, den der komplizierte Ablauf der Bauarbeiten am Flughafen Leipzig/Halle erforderte. Natürlich könnte man, nun einmal mit dem Thema Flughafen beschäftigt, keinen der drei Wettbewerbe (Erweiterung der Flughäfen Stuttgart, Frankfurt und Graz), die während der Bauzeit des Flughafens ausgeschrieben wurden, versäumen, allerdings hat man keinen der drei gewonnen.

Das Büro der Architekten hat seine Räume in einer alten Villa. Das stimmt nicht ganz: Es residiert in einem eigenen, halb versteckten, gläsernen Anbau an eine Villa von Eisenlohr und Weigle aus dem Jahr 1876 und teilt sich mit ihr den Eingang unter gelbem Säulen. Der Büroanbau von 1994, zur Mörkestraße eingeschossig und zurückgesetzt, kann durch seine Lage an einem ehemaligen Weinberg auf der Hangseite dreigeschossig nach unten wachsen. Die Villa entlehnt ihre italienisch anmutenden Formen den Bauten der Frührenaissance. Der Neubau gibt ihr einen neuen Rahmen aus Stahl und Glas, dazu Beton und farbige Putzfächern. Klar gegenüber abgegrenzte Schichten müssen sich abzeichnen, so lautet die Auffassung des Büros, das, nach Vorbildern gefragt, auf Karl Josef Schattner und Carlo Scarpa verweist. Doch es geht dabei nicht nur um Alt und Neu. Auch das neue Haus soll seine innere Struktur offenbaren und zeigen, wie es gefügt ist. Deshalb werden die großen Spannweiten für die stützenfreien Büros in Überzügen sichtbar gemacht, deshalb ist die Glasfassade zum Garten hin mit Abstand vor die Überzüge gestellt.

Jemand, der wie ich diesen Bau nur aus Plänen und Photographien kennt, kann mehr nicht dazu sagen. Ein anderer, ein Kenner Stuttgarts, meint am Telefon: »Du schreibst über Hans-Georg Brunner? Da solltest Du in den Stuttgarter Süden gehen und sein Bürohaus ansehen, ein gläserner Flügel zwischen atemberaubenden Villen. Du wirstest sofort spüren, daß hier ein hervorragender Architekt am Werk war ...«

Klarheit ist sicher ein Ziel, das sich das Büro, ohne es so zu formulieren, bei allen seinen Aufträgen setzt.



1, 2. Das eigene Bürohaus in der Mörkestraße in Stuttgart spiegelt mit seiner dreigeschossigen Glasfassade und der sichtbaren Tragkonstruktion den Umgang mit alter und neuer Bausubstanz. Der angrenzenden alten Villa bleibt eindeutig der Vorrang. Am Übergang zwischen Alt und Neu wird die ehemals offene Rampe jetzt als Teil des Architekturbüros genutzt.
 3, 4. Die Hauptniederlassung von Siemens in Stuttgart als additive Kammstruktur, die sich durch verbindende Zwischenbaukörper nach außen abschirmt. Das Ergebnis: offene, transparente Wege und eine leichte Orientierung.

1, 2. The architects' office building in Mörkestrasse in Stuttgart reveals, with its three-storey glass façade and the visible structural frame, the architects' attitude towards old and new building fabric. The adjoining old villa is clearly given precedence. The previous coach-house linking old and new became part of the architects' office.
 3, 4. The main branch of Siemens in Stuttgart has repetitive courtyards screened to the outside by low links. The result: open and transparent paths afford easy orientation.



Martina Düttmann
Applied logic: the bridge building for the Leipzig/Halle Airport

This is the surprising aspect of the design for the new Leipzig/Halle Airport: the exemplary functional solution could only be found, because the architects entering this nation-wide competition disregarded the brief. They reinterpreted the given constraints and accepted the risk of being disqualified. This was their gamble – and in the end they won.

Since the founding of the architects' partnership in 1967 most of their commissions came from successful competitions, be they schools, sports facilities or office buildings. The Stuttgart partnership of architects Hans-Georg Brunner, Hasso Mory, Wolfgang Osterwalder and Manfred Vielmo lasted twenty-five years. Each architect used to design his own project, follow its execution and to carry full responsibility. But with time their architectural concepts seem to have drifted apart and Hans-Georg Brunner left the group. The competition for the Leipzig/Halle Airport had still been entered by all four partners, but the commission for the construction of the airport and somewhat later the direct award for the ICE (high-speed) railway station went to the office of Brunner and Partner in 1995.

Maybe it was the extensive competition experience which prompted the partnership not to follow the brief, possibly it was the confidence Hans-Georg Brunner had gained as member of the Federal Commission for Competitions, to rather follow professional conviction. In any case, the new office continues to enter competitions and if there have been fewer of them in the past nine years, it had to do with the time consuming realization of the complicated construction of the Leipzig/Halle Airport. Obviously, being already involved with one airport, none of the three competitions for the airport extensions in Stuttgart, Frankfurt or Graz could be missed, although none would be won.

The new office of the architects resides in an old villa. Not really: it is in a separate, nearly hidden glass extension of a villa by Eisenlohr and Weigle from the year 1876, having a common entrance with cast-iron columns. The 1994 office addition has a recessed single floor towards Mörkestrasse; due to its position on an abandoned vineyard it steps down three floors on the valley side, enclosing the old garden. The Italianate villa derives its forms from Early Renaissance. The new construction along the plot line adds a frame of steel and glass, with concrete and coloured stucco. Individual elements must be clearly distinguished, this is the credo of the office, pointing to Karl Josef Schattner and Carlo Scarpa when asked for precedents. But it is not only a question of old and new. The new building reveals its inner structure, shows how it is built. Inverted beams indicate the long spans of the columnless space, the glass façade towards the garden keeps its distance from the structure.

Someone like myself, who knows the building only from plans and photos, cannot say any more. A connoisseur from Stuttgart tells me on the phone: »You write about Hans-Georg Brunner? You should go to south-Stuttgart and see his office, a glass wing among venerable villas. You will feel immediately, this is good architecture ...«

Certainly, and without saying it, clarity is a objective in all projects of the office. Architecture must be self-explanatory, must accommodate the user, not by smothering him with forms, but by making things plain. Easy orientation, logical paths, much light – those are the characteristics; also in the Leipzig/Halle Airport. The inner logic of a building should be felt everywhere, as should its structure.

However, the building's logic must not go against the given constraints, it must evolve out of them. At the Siemens headquarters in Stuttgart (1991-94) multiple demands had to be met: 21 m deep open office space, material and finishing standards prescribed by the Siemens construction bureau. The location was an



Daß die Architektur sich selbst verständlich macht. Daß sie dem Nutzer entgegenkommt, indem sie ihn nicht mit Formen überschüttet, sondern ihm wortwörtlich den Weg ebnet. Einfache Orientierung, sinnvoll geführte Wege, viel Licht und der Ausblick ins Freie, das sind wichtige Merkmale der Bauten des Büros. Die innere Logik eines Gebäudes soll an jeder Stelle spürbar werden, auch die der Konstruktion.

Wobei die Gebäudelogik sich nicht gegen Gegebenheiten auflehnt, sondern sich aus ihnen entwickelt. Bei dem Bau der Hauptniederlassung für Siemens in Stuttgart (1991-94) mußten vielerlei Vorgaben berücksichtigt werden: 21 m tiefe Großraumbüros, Material- und Ausstattungsstandards, wie sie der Bauherr vorschrieb, und ein Standort in einem damals noch leeren Gewerbegebiet, das an eine Wasserschutzzone angrenzt. Daraus entstand kein Solitär, der sich anschießt, als Firmenlogo das noch jungfräuliche Gebiet zu beherrschen, sondern eine additive Baustruktur, die sich nach innen richtet, um sich gegen das spätere, vorerst noch unvorhersehbare Baugeschehen abzuschirmen. Kammerartig angeordnete Einzelgebäude weisen nach innen und sind über Stege verbunden. Ihre Treppenhäuser sind als durchgehende lichte Hallen ausgebildet, denn in keinem der Flure soll je einer das Gefühl haben, er wisse nicht, wo er sich befindet. Jeder Flur, jeder Raum definiert sich durch seine Lage an dem grünen Innenhof, dessen Wasserbecken durch ein Wadi-System gespeist wird. Inzwischen ist das Gebiet ringsum mit Gewerbebauten unterschiedlichster Art aufgefüllt.

Gehen wir noch weiter zurück, zu den Schulbauten der 70er Jahre. An den Schulzentren in Ellwangen und in Neckartenzlingen zum Beispiel, die 1974 gemeinsam den Hugo-Häring-Preis erhielten, hob die Jury hervor, daß die beiden Bauten, obwohl in dem gleichen stapelbaren Konstruktionssystem errichtet, durch ihre vielfältig verschachtelten Innen- und Außenräume dieses System überspielen, weil sie die immer wieder gleichen Teile ganz verschiedenartig einzusetzen wußten. Nirgendwo

gibt es dunkle Zonen, alle Flure führen an Innenhöfen entlang. Also auch hier wieder: die leichte Orientierung, viel Licht, eine beinahe japanisch anmutende Leichtigkeit trotz Stahlbeton, und das alles bei Einhaltung der gestellten Bedingungen - Schulen wurden damals schnell gebaut, am besten aus Fertigteilen, um sie gegebenenfalls ohne großen Aufwand erweitern zu können.

Nur noch ein Beispiel: Der Auftrag der Deutschen Flugsicherung GmbH für eine Erweiterung des Luftkontrollraums am Standort Bremen. Bauen im Bestand, die Arbeiten mußten bei laufendem Betrieb stattfinden. Was aber ist ein Luftkontrollraum anderes als ein Raumcontainer, in dem es dunkel ist? Aber muß es notwendig dann dunkel sein? Im ersten Bauabschnitt wurde eine querliegende Stahlrahmenkonstruktion gewählt und mit einer rundum laufenden Fassade aus Profilglas versehen, vor der ein Lamellenstoren hängt. Die Fluglotsen arbeiten von nun an in einem neuen, mit diffusem Tageslicht ausgeleuchteten, blendungsfreien Raum, sie wissen wieder, wann es Tag ist und wann Nacht. In Augenhöhe spreizen sich die Lamellenbänder für ein Fensterband aus Klarglas. Ausblicke ins Freie werden möglich.

Die genannten Beispiele könnten den Eindruck erwecken, als handelte es sich immer um die bestmögliche Lösung unter korrekter Einhaltung der vorgegebenen Bedingungen. Aber wenn die Bedingungen sich gegen die bestmögliche Lösung stellen, dann müssen sie, so die Auffassung des Büros, durch den Entwurf in Frage gestellt werden. So geschah bei der Umdenkerung der Lichtverhältnisse im Fluglotsenraum, die das Arbeiten angenehmer machen, aber der bestehenden Konvention zuwiderlaufen und deshalb nur schwer durchzusetzen waren. Die gleiche Haltung brachte den Wettbewerbsentwurf für den Flughafen Leipzig/Halle hervor.



5-7. Beitrag zum Wettbewerb für die Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main, 2. Phase der ersten Stufe, 2002.

5, 6. Schaubild und Modell der Gesamtanlage, Zonierung in vorfeldbezogene Betriebsbereiche wie Cargo und Flugsicherung sowie Speditionen, Dienstleistungen, Parken und das vorgelagerte Terminal.

7. Innenraum des Projektes für den neuen Terminal des Flughafens Frankfurt/Main. Geschobene Einheiten (Canyons) gliedern Terminalhalle und Abfertigungsbereich.

5-7. Entry to the competition for the extension of Frankfurt/Main Airport, second phase of first stage, 2002.

5, 6. Rendering and model of the project. Zoning of airport-related facilities such as cargo and maintenance, forwarding, services and parking, with terminal in background.

7. Interior of the project for the new terminal of Frankfurt/Main Airport. Articulation of terminal hall and check-in area by means of inter-level voids (canyons).



empty industrial zone, close to a water protection area. This did not engender a unique solution, a firm's logo to dominate the virgin grounds, but turned into an inverted scheme of additive elements, which would not be affected by unpredictable future developments. Comb-like individual units extend inward and are connected by raised passages. Transparent staircases throughout assure that at no point one will have the feeling of being lost. Each corridor, every room is defined by its relation to the green courtyard, with its wadi system feeding a pond. Today the surrounding area is filled with all kinds of commercial buildings.

Let me go further back, to the schools of the seventies. For instance the two school centres of Ellwangen and Neckartenzlingen, both of which were awarded the Hugo-Häring-Prize in 1974, imaginatively used an identical components system by juxtaposing internal and external spaces in ever changing variations. There are no dark zones, corridors are always along courtyards. Again we find easy orientation, much light, a Japanese-style lightness in spite of the use of reinforced concrete. All this in fulfillment of the required design with prefabricated elements to ensure flexibility and fast construction.

Last example: extension of the flight monitor centre at Bremen, a commission by the German air control agency. Work must be accomplished during full operation. Isn't a flight monitors' space just a dark container? Yet, does it have to be pitch dark in it? The extension consisted of a wrap-around steel frame with continuous profiled glazing and external horizontal blinds. Since then the monitors work in a sooty lit space, they know whether it is day or night. At eye level a strip of clear glass with gaps between the blinds allows a view into the distance.

Why is this small project mentioned? The chosen examples may give the impression that in every case

the best solution was arrived at while following the client's specifications. However, if those specifications were found to block the best solution, the architects challenged them with a novel design. Case in point: the reinterpretation of optimal illumination levels for the flight monitors, in spite of established convention and against stiff resistance. A similar attitude generated the controversial competition entry for the Leipzig/Halle Airport.

The competition

It was a calculated risk. The entry refuted the masterplan issued as basis for the competition. This eliminated the possibility of a first prize. Could one depend on the complicated procedures of a unanimous three-stage evaluation on the strength of the project's logic? In such a case the jury must unanimously adopt the project for special recommendation, stating that this and no other entry should be executed. Without a single opposition the verdict read: "The jury unanimously recommends to the promoters to adopt the entry awarded the special prize on the basis of its innovative concept, which goes beyond the current planning ideas. Only the disposition of bridging motorway and high-speed railway promises to create Leipzig/Halle Airport of unique character ..."

What were the previous planning ideas? Parallel to each other were motorway A14, the proposed high-speed railway Dresden-Leipzig-Halle-Erfurt, to the south the existing 2.5 km long runway and to the north a new 3.5 km runway, then in the planning stage. All these traffic lines went in the east-west direction. Near the southern runway a terminal was under construction (Planners: Obermeyer Albis, Leipzig), next to it the old





17, 18. Die Mall: innen ein lichter Weg, hier in Richtung Zentral-Check-in, mit einem blauen Fries oberhalb der Läden als Leitlinie. Links zeigt sich das Parkhaus durch die obere Verglasung, auf der rechten Seite begleitet die Landschaft den Passagier durch die Mall. Von außen eine Röhre, auf einer einzigen Stütze aufgelagert und gegliedert durch die über- und unterspannten Fassaden-träger und den auskragenden Blendschutz.

S. 46/47

19. Umkehrung der Lichtverhältnisse bei Nacht: Die indirekte Beleuchtung erhellt das undurchsichtige Dach über der Mall, während die am Tag durchsichtigen Glasscheiben auf der Ostseite zu Spiegeln werden.

17, 18. The mall: inside a bright passage, here towards the central check-in, with a blue frieze above the shops acting as guide line. To the left appears the car park behind the high windows, to the right the open landscape accompanies the passenger on his way through the mall. Outside a tube, supported by a single row of columns and articulated by curved railings with thin stay-wires and projecting sun-breakers.

p. 46/47

19. Night-time illumination reverses the visual effect: the closed roof is lit up by flood lighting, while the otherwise transparent glazing on the east side turns into a mirror.



