

Kernaussagen zum Konzept

LAYOUT

Die eindeutige Zonierung des Gesamtprojekts, bestehend aus Flugplatz und den hochbaulichen Anlagen, ist oberste Prämisse des Entwurfs.

Die beiden Anflugsektoren sollten in der gewünschten optimalen Nord-Süd-Orientierung ausgerichtet sein. Da die Abstellplätze der Hubschrauber sich außerhalb der Anflugsektoren zu befinden haben, war klar, dass die Hangars in einer annähernd linearen Entwicklung parallel zur Achse der Anflugsektoren zu situieren sind.

An der dem Flugfeld abgewandten Seite der Hangars sind als weitere Zone sämtliche zugehörigen Räumlichkeiten als zweigeschoßiges Rückgrat angelagert.

Die Zone der Zufahrt und Anlieferung schließt, streng getrennt vom Flugfeld, die Gesamtanlage im Westen ab.

Der Tower ist in der Hälfte der Anlage so in die Dachstruktur integriert, dass eine optimale Sicht auf die Abstellplätze und das Flugfeld gewährleistet werden kann. Dazu weist die Anlage genau an der Stelle des Towers einen leichten Knick auf. Dieser optimiert in Ergänzung die Längen der Rollwege zwischen den Abstellplätzen und dem Landefeld und verstärkt als Geste das Gemeinschaftsgefühl.

FUNKTION

Die Anlieferung per LKW erfolgt über einen Anlieferungshof, der zwischen dem zur Garage umgewidmeten Bestandshangar und der neuen Anlage situiert ist. Von dort können die Großteile per Kranbahn in das Großteillager bzw. gleich an den Bestimmungsort im anschließenden Wartungshangar verbracht werden. Im Rücken des Hangars sind, unmittelbar zugänglich, die entsprechenden Lager, Werkstätten und im Obergeschoß Büros untergebracht.

Am Knick der Anlage befindet sich in zentraler Lage der gemeinsame Haupteingang von Wartungsbetrieb und Flugeinsatzstelle.

Die Büros und Räumlichkeiten der Flugeinsatzstelle sind, mit Ausnahme des Towers, auf zwei Geschoßen ebenfalls im Rücken des Einsatzhangars linear angeordnet.

Am Ende befindet sich die Hubschrauberschule, die somit mit einem eigenen Eingang unabhängig vom Rest der Anlage fungieren kann.

STRUKTUR

Die natürliche Belichtung der Hangarflächen ist von größter Bedeutung und erfolgt über senkrechte Glasbänder bzw. Oberlichter jeweils von zwei Seiten.

Der höhere Wartungshangar ist durch großzügige Verglasungen im Fahrbereich der Kranbahn und der Einsatzhangar durch einen zweiseitig verglasten Oberlichtkörper bestens belichtet.

Für eine kostengünstige Errichtung sind Stahlbetonfertigteile für Wände, Decken und Stützen sowie Holzleimbinder für die Dachstruktur vorgesehen.

ARCHITEKTUR

Der gesamte architektonische Ausdruck leitet sich aus den konstituierenden Elementen der Struktur ab, die wiederum der Funktion der Anlage geschuldet sind. Entscheidend sind die unterschiedliche Bauhöhe der beiden Hangartypen sowie der Umgang mit den Verglasungselementen. Ausdrucksmittel ist die Artikulation der Dachfläche.

Einem Flügel gleich erhebt sie sich aus dem Gelände, um zunächst den Einsatzhangar zu bedecken. Ab dem Gebäudeknick wird die Dachkante als Fassadenstreifen in gleicher Höhe oberhalb der Tore und unterhalb des Oberlichtstreifens des Wartungshangars geführt, um am Ende als auskragendes Element sich mit dem Flugdach der Anlieferungszone zu vereinen.

Von dort gleitet die Dachfläche wieder zurück, diesmal in der Funktion als Bedachung des Wartungshangars, um anschließend, zu einem schmalen Streifen verjüngt, das Oberlicht des Einsatzhangars auszubilden.

An der entscheidenden Stelle aber, dem Knick innerhalb der Anlage, wölbt sich die Dachfigur in beiden Ebenen leicht vor, um die Kanzel des Towers zwar markant, aber doch kontinuierlich in die Gesamtkomposition eingebunden, auszubilden.

So kann mit einfachsten Maßnahmen ein selbstverständlicher und identitätsstiftender Ausdruck gefunden werden.

Das Dach ist extensiv begrünt, die Dachkanten sind mit Aluminiumplatten verkleidet.