

db

deutsche bauzeitung

db 6105 Moderne Nomaden

11 Uhr: Zwischenstopp in Frankfurt

Architekten: Hollin + Radoske; Architekten K2

Tragwerksplanung: SchüsslerPlan

Während der Trend zum Billigfliegen weiter anhält, setzen die etablierten Fluggesellschaften auf finanzkräftige Geschäftsreisende. Sie bieten ihren Gästen in der Luft und auf dem Boden höchsten Komfort. Die beiden First Class Lufthansa Lounges im Terminal 1 des Frankfurter Flughafens sind nicht nur luxuriöse Aufenthaltsorte, sondern gleichzeitig mobile Büros und vielseitige Kommunikationszentren.

With further growth in cheap flights the established airlines concentrate on the financially strong business clientele. Business customers are offered the highest comfort in the air and on the ground. Both first class Lufthansa lounges in Frankfurt Terminal 1 are not only luxuriously appointed but are the same time mobile offices and modern communication centres.

Text: Jochen Eisenbrand

Fotos: Hollin + Radoske





2

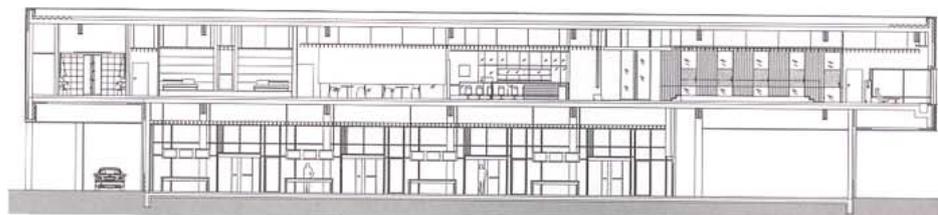
seit dem Erfolg der Low Budget Airlines mit ihren kaum zu unterbietenden Ticketpreisen, fliegen die etablierten Fluggesellschaften auf den innereuropäischen Kurzstrecken in der Economy-Klasse kaum mehr Gewinne ein. Wirklich lukrativ bleiben für die großen Airlines mit ihren weltumspannenden Verbindungen hingegen die Langstreckenflüge der Business und vor allem der First Class. Letztere kosten etwa das Zehnfache eines Economytickets. An Bord buhlen die Fluggesellschaften daher schon seit geraumer Zeit mit mehrgängigen Menüs und immer luxuriöseren High-Tech-Sitz-Betten um die finanzstarken Kunden. Am Boden, wo diese sich bisher wie alle anderen Passagiere auch, durch die gleichen langwierigen Sicherheitsprozeduren quälen mussten, schlägt die Lufthansa im Wettbewerb um dieses Marktsegment nun neue Wege ein. Am Frankfurter Flughafen ließ sich die deutsche Fluggesellschaft, die am 1. April ihr 50jähriges Jubiläum feiern konnte, von Hollin Radoske Architekten den weltweit ersten First Class Terminal einrichten, der nur Premiumkunden offen steht. Für Gebäudeausbau und die Gestaltung zweier Lounges im bestehenden Terminal 1 des Flughafens standen etwa 30 Mio Euro zur Verfügung. Auf einer Fläche von 1800 m² erwartet die Lufthansa nun täglich bis zu 350 sogenannte HON-Circle-Members. Nachdem diese bereits in der Terminallobby ihr Gepäck aufgegeben haben, passieren sie, in Begleitung eines persönlichen Assistenten, die terminaleigenen Sicherheitsschleusen, erreichen den dahinter gelegenen Loungebereich und können sich ohne jeglichen Zeitverlust sogleich mit Aufzügen zum Boarding-Bereich im Erdgeschoss begeben. Der direkte Weg zum Ausgang liegt also mit dem Eingang auf einer Blickachse, denn schnelle Orientierungsmöglichkeiten mit subtilen Mitteln war für

die Frankfurter Bernd Hollin und Alexander Radoske ein wichtiges Gestaltungskriterium. Neben klaren Erschließungsachsen trägt dazu vor allem das ausgeklügelte Lichtkonzept des seit 1997 bestehenden Büros bei: Gemeinschaftliche Zonen und Kommunikationsorte sind hell ausgeleuchtet, weiße, glänzende Materialien stehen hier im Vordergrund. In den eher privat angelegten Rückzugszonen herrscht gedämpftes, indirektes Licht, es dominieren graue und warme Erdtöne. Von der Decke abgehängte Raumteiler aus beidseitig mit Textilbahnen bespannten Bronzerahmen sorgen für Privatheit, ohne zu isolieren und dienen zugleich der akustischen Dämpfung. Deckensegel aus patinierten Messingblechen kennzeichnen sowohl die Sitzbereiche in der »Comfort-Zone« (mit bequemen Sesseln und Sofas auf dunklen, handgetufteten Wollteppichen); als auch über der aus Edelstahl und weißem Marmorwerkstein gestalteten Bar, die mehr als siebenzig verschiedene Whiskysorten zur Auswahl hat; wie auch über den Zweiertischen des Essbereichs, an denen frei nach Kundenwunsch frisch zubereitete Speisen serviert werden. In einem von vier Bädern, die mit minimalistischen Badarmaturen von Antonio Citterio, maßgefertigten Spiegeln und Waschtischen ausgestattet sind, können die Passagiere vor dem Abflug auch noch duschen oder ein Bad genießen. Der Boden des gesamten Terminals besteht durchgängig aus Grauwacke, einem harten Kalksandstein, der aufgrund seines dunklen, warmen Farbtons jedoch sehr weich wirkt. Das für Wandverkleidungen, Türen und Tresen verwendete Eichenfurnier wurde, so Hollin, gebeizt, um dessen gelben Farbton dem der Lufthansa Hausfarbe anzunähern. Auf das ebenfalls Lufthansa-typische Blau, das dank der Uniformen des allgegenwärtigen Personals ohnehin stets prä-

1 Wie in einem Restaurant der Luxusklasse wird der Fluggast mit frisch zubereiteten Speisen verwöhnt

2 Deckensegel aus patinierten Messingblechen kennzeichnen einzelne Bereiche wie die »Comfort-Zone« und die Bar im Hintergrund

Bauherr: Fraport, Deutsche Lufthansa; Frankfurt am Main
 Architekten (Interior): Hollin + Radoske, Frankfurt am Main;
 Architekten K2, Aachen
 Architekten (Hochbau): von Lamatsch-Kaempfe und Partner,
 Frankfurt am Main;
 Tragwerksplanung: SchüsslerPlan, Frankfurt am Main
 Haustechnik: Reuter-Rüthgärtner, Rosbacher v. d. H.
 Bauzeit Innenausbau: 2004
 Bausumme Innenausbau: 6,1 Mio Euro
 Bruttogeschossfläche Innenausbau: 1 610 m²
 Bruttorauminhalt Innenausbau: 8 947 m³



Schnitt, M 1: 500



Schnitt, M 1: 500

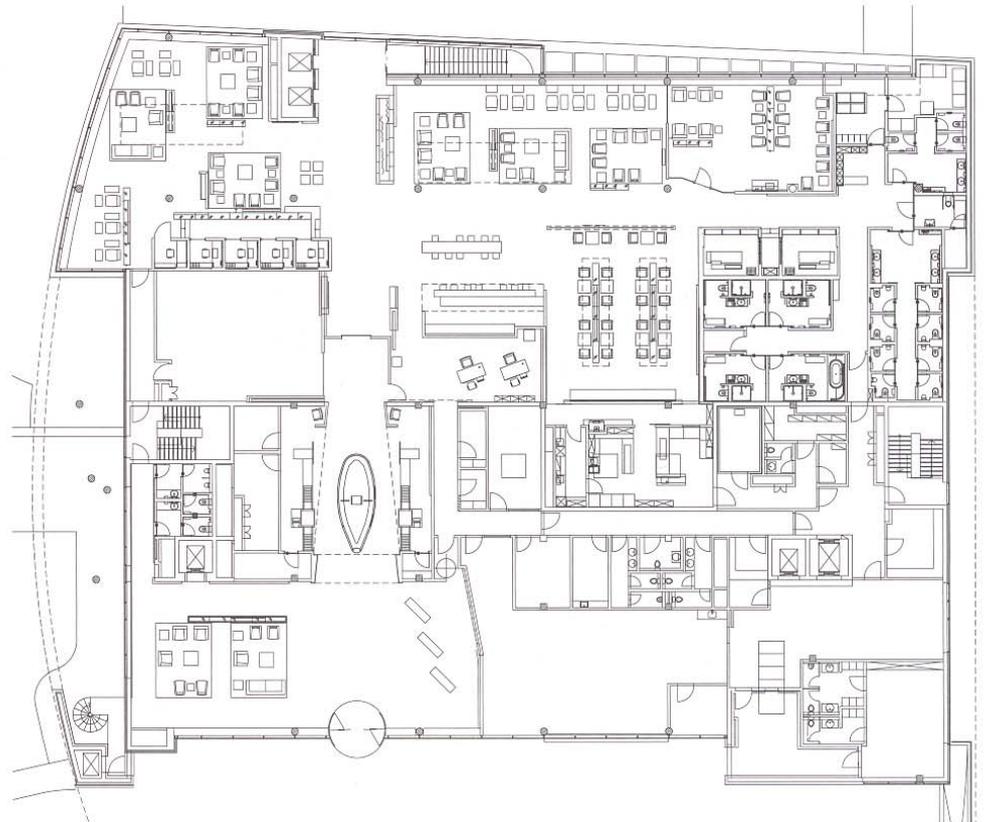


3



4

- 3 Gedämpftes Licht unterstreicht die Privatheit der Rückzugsbereiche
- 4 Edle Materialien wie weißer Marmorwerkstein und Edelstahl bestimmen die Bar
- 5 Vier großzügige Bäder stehen zur Erfrischung bereit



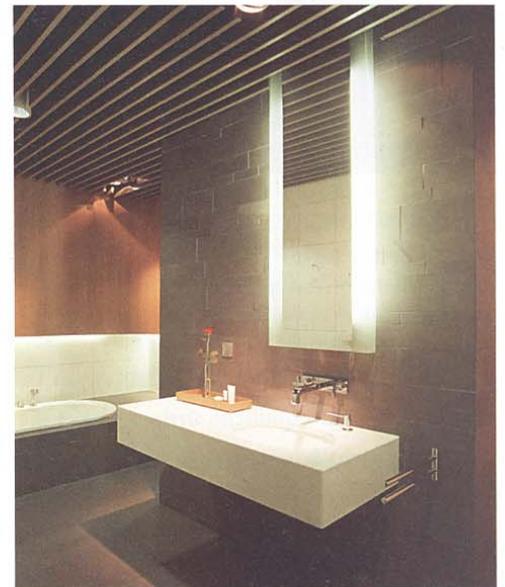
Grundriss, M 1: 500

sent ist, konnten die Architekten hingegen bei der Inneneinrichtung verzichten. Überhaupt waren die Corporate Design-Vorgaben für das neue Terminal weniger rigide als in den öffentlichen Schalterbereichen üblich, da den Kunden zweifelsohne bewusst sein dürfte, von welcher Airline sie hier verwöhnt werden. Selbst der Kranich taucht daher kaum auf.

Der Terminal verfügt außerdem über eine mit Glas abgetrennte »Cigar Lounge« und bietet fünf kleine aber voll ausgestattete Büroeinheiten sowie zwei Ruheräume mit lederbezogenen Tagesbetten. Das Konzept ist flexibel an die Gegebenheiten weiterer Standorte angepasst. Das ausgefeilte Regelwerk hierfür liefert ein von den Architekten aufgestelltes, über 1000seitiges Design-Manual.

Bis in die vielen handgearbeiteten Details hinein verströmt der Ort die Atmosphäre eines eleganten Design-Hotels. Einziger Wermutstropfen ist vielleicht, dass die beiden vom Boden zur Decke verglasten Fassaden keine Aussicht auf das Rollfeld, sondern nur auf Parkplätze und wartende Taxis bieten. Die chauffierte Fahrt mit einem Porsche Cayenne oder einem Mercedes S-Klasse vom Boarding-Bereich zum wartenden Flugzeug mag die HON-Circle-Members dafür ausreichend entschädigen.

J. E.



5