

Sanierung des Terminals A im Düsseldorfer Flughafen

Brandschutz mit repräsentativem Charakter

Der völlig entkernte und aufwendig sanierte Terminal A des Düsseldorfer Flughafens besitzt Vorbildfunktion für den transparenten Brandschutz in Gebäuden mit hohem Personenaufkommen und gehobenen ästhetischen Ansprüchen. Brandschutz bedeutet hier nicht Abschottung und Segmentierung von Räumen, sondern Licht, Sicht und Sicherheit. Aktuelle Baustoff- und Systemtechnik ist Bestandteil eines Brandschutzkonzeptes, das über die Vernetzung baulicher, elektronischer und organisatorischer Brandschutzmaßnahmen das Entstehen und die Ausbreitung von Schadenfeuern verhindern soll. Zum Einsatz kam das System „Glissa 2000/Pyrostop“ von Metallbau-Bedarf (MBB), Willich, und der Pilkington/Flachglas AG, Gelsenkirchen.

Bei dem renovierten Flugsteig A ist vor allem der umfassende Einsatz von Brandschutzverglasungen zu beachten, der nicht nur sicherheitstechnischen Anforderungen Genüge leistet, sondern darüber hinaus auch ästhetische Akzente setzt, Transparenz und Großzügigkeit vermittelt.

In Form eines umfassenden Gutachtens entwickelte der Wuppertaler Brandschutzexperte Prof. Wolfram Klingsch mit einem zehnköpfigen Expertenteam ein Maßnahmenpaket, das in seiner Vernetzung von Früherkennung, Vorbeugung, Bekämpfung, Entrauchung und Evakuierung dem Personenschutz absolute Priorität einräumt. Was den vorbeugenden Brandschutz angeht, zeigt sich diese Zielsetzung in der konsequenten Brand-



Die Galerieebene im Flugsteig A: Durch ein 170 m langes Glasdach und umfassende F 30-/T 30-Verglasungen entstand ein helles, großzügiges Ambiente

abschnittbildung und Kapselung von Brandlasten, die zumeist mit thermisch isolierenden F-(T-)Verglasungen vorgenommen wurden, sowie in der durchgängigen Ausstattung von Flucht- und Rettungswegen mit Brandschutzverglasungen und transparenten Feuerschutzabschlüssen in Verbindung mit moderner Lösch- und Meldetechnik.

Glas- und Systemtechnik für Großobjekte

Für die Architektur des Terminals A, und somit auch für den gesamten brandschutztechnisch relevanten Innenausbau, zeichnet das Büro JSK Architekten verantwortlich. Die Tatsache, daß nach ebenfalls von diesem Architekturbüro betreuten Ausbau des Terminals 2 in Frankfurt/Main nun auch in Düsseldorf die Wahl auf das System „Glissa 2000/Pyrostop“ fiel,

wurde von den Projektleitern mit drei Systemmerkmalen begründet. Zum einen erlaube die Systemkonstruktion des Willicher Unternehmens MBB bereits im Rahmen der bauaufsichtlichen Zulassungen die Ausbildung besonders hoher (und breiter) Feuerschutztüren und Brandschutzverglasungen ohne weitere Untergliederung der Glasfelder. Zweitens hätten Systemkonstrukteur und Glashersteller umfassende Objekt- und Prüferfahrungen mit verglastem Brandschutz, so daß damit eine gute Grundlage auch für Sonderzulassungen im Einzelfall gegeben wäre. Als drittes führten die Architekten den Vorteil an, nachträglich auswechselbare Rahmendeckschalen benutzen und besonders gefährdete, bzw. stark beanspruchte Türanschläge

Transparenter Brandschutz mit repräsentativen Anspruch: Die T 30-/F 30-Brandschutzverglasung der Lufthansa Senator Lounge wurde mit ovalen Modellscheiben ausgestattet („Pyrostop/System Glissa 2000“)
 Bilder: Pilkington

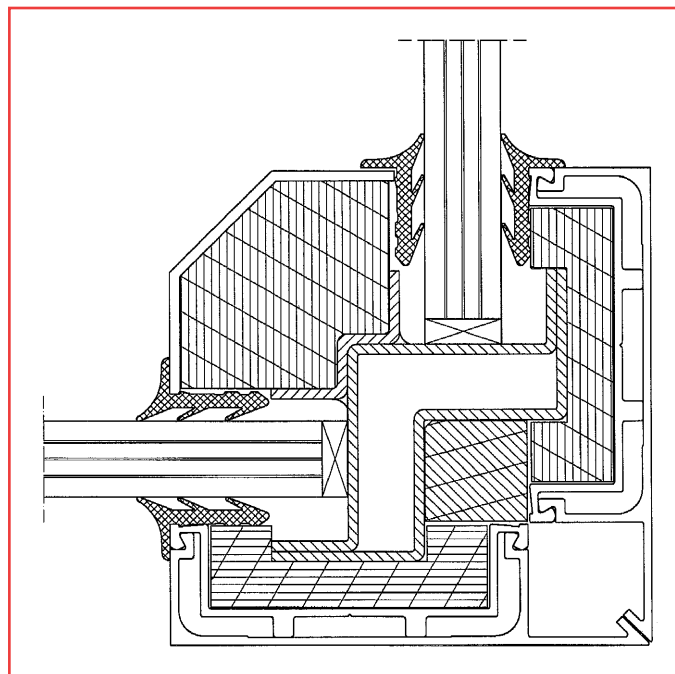


austauschen zu können. Gerade im Flughafenbereich mit seinem hohen Aufkommen an Reisenden, Dienstleistern, mobilen Transport- und Reinigungsgeräten etc. sind Tür- und Wandsysteme erhöhten Beschädigungsrisiken ausgesetzt. Die Funktionstüchtigkeit wie auch die Optik beweglicher Verglasungen wird überdies durch rauhe Kontakte mit Koffern, Gepäckwagen oder Bohnermaschinen beeinträchtigt, ggf. verliert eine derart beschädigte Tür ihre raumabschließende Wirkung und damit auch die Schutzfunktion vor Feuer und Rauch. Die Möglichkeit eines problemlosen Wechsels der Deckschalen ohne Türenausbau bei System „Glissa 2000“ ist somit ein Brandschutz- und Betriebskostenfaktor zugleich.

Maximal über 7 m Raumhöhe überbrückt

Sonderlösungen waren beim Terminal A vor allem aufgrund der lichten Höhen von über 2,6 m gefragt. Diese Höhenmaße ergab die Entwurfsplanung für zahlreiche T 30-Treppentüren und F 30-Festverglasungen auf den neu entstehenden Gebäudeebenen, nachdem das Terminal abgesehen von den Fassaden und Stahlbaudecken komplett entkernt worden war. Die im Brandschutzkonzept vorgesehenen Brandabschnitte durchtrennen aber auch ganze Funktionsbereiche, so z. B. die 5500 m² große Vorfeldebene und die 9400 m² große Abflugebene, in die nochmals eine Galerieebene mit 3150 m² Fläche integriert ist. Um trotz der notwendigen Ab-

schottung die großzügige Raumwirkung und den Lichteinfall durch das neu installierte, 170 m lange Glasdach zu gewährleisten, realisierte man eine über 7 m hohe F 30-Glaswand mit zweiflügeligen T 30-Türsystemen. Diese Konstruktion nutzt brandschutzum-



Schnitt durch eine Eckausbildung: Die Konstruktion „Glissa 2000/Pyrostop“ benötigt abgesehen vom Brandschutzglas und den handelsüblichen Beschlägen nur acht unterschiedliche Systembauteile für die 12 häufigsten Brandschutzanwendungen in den Feuerwiderstandsklassen T 30/F 30
 Bild: MBB

mantelte Stahlrohre als statische Pfosten und weist als Besonderheit mehrere 90° Eckausbildungen auf. Trotz der Ausdehnung in Höhe und Breite konnten die lediglich durch filigrane Profile unterbrochenen, großen „Pyrostop“-Glasflächen erhalten bleiben,

was diese brandschutztechnisch wirksame T 30/F 30-Abschottung sehr großzügig und filigran erscheinen läßt.

Glasspassagen und transparente Lounges

Im Abflugbereich des Terminal A bietet eine zweite Ebene den Fluggästen Raum zum Flanieren und Einkaufen. Auch auf dieser Galerieebene, wo u. a. ein weitläufiger Duty-Free-Bereich untergebracht ist, erfolgte die Brandabschnittbildung mit Festverglasungen und Türsystemen der Feuerwiderstandsklassen F 30/T 30. Tageslicht dringt in alle angrenzenden Ladenlokale, Büros und Treppenträume. Der Eingangsbereich zur Senator-Lounge ist mit einer veredelten Brandschutzvariante ausgestattet, die in matterter Edelloptik gehalten ist und auf jeder Türfläche drei ovale „Pyrostop F 30“-Modellscheiben enthält.

Stolz ist der Flughafenbetreiber darauf, daß im März dieses Jahres das ebenfalls von Prof. Klingsch entwick-

kelte Brandschutzkonzept des Terminal C von der Stiftung Warentest mit dem Qualitätsurteil „Gut“ bewertet wurde. Das Zusammenspiel der einzelnen Brandschutzmaßnahmen – Ansprache der Rauchmelder, Sprinkler und Entrauchungseinrichtungen; zentrale Auslösung der autarken Türanlagen etc. – wurde im Modell und im Gebäude realitätsnah simuliert. □