Flughafen Köln/Bonn „Konrad Adenauer“

Schlagwörter: Landebahn, Flughafen, Terminal (Bauwerk)
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Köln, Troisdorf
Kreis(e): Köln, Rhein-Sieg-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen





Die Hauptfassade des 1970 fertiggestellten Terminals 1 des Flughafens Köln/Bonn (2015).
Fotograf/Urheber: Christoph, Montforts

Der Flughafen Köln/Bonn „Konrad Adenauer“ (auch Köln Bonn Airport oder Flughafen Köln-Wahn) ist ein internationaler Verkehrsflughafen. Er liegt am südöstlichen Stadtrand in Köln-Grengel sowie zu Teilen in Troisdorf.
Sein Identifizierungs-Code bei der *International Air Transport Association* (IATA) lautet „CGN“, der Code der *International Civil Aviation Organization* (ICAO) „EDDK“.
1994 wurde er zu Ehren des früheren Kölner Oberbürgermeisters und ersten Kanzlers der Bundesrepublik Deutschland in „Flughafen Köln/Bonn – Konrad Adenauer“ umbenannt. Konrad Adenauer (1876-1967) hatte sich über Jahre hinweg für einen zivilen Flughafen im Raum Köln eingesetzt.

Vorgängerflughäfen des Airport Köln/Bonn
Der Flughafenausbau beginnt
Terminal 1 – innovatives Drive-In-Terminal
Terminal 2 – das Projekt „Terminal 2000“
Der Flughafen Köln/Bonn als Wirtschaftsfaktor in der Region
Hinweis, Internet, Literatur

Vorgängerflughäfen des Airport Köln/Bonn

Die Geschichte der Luftfahrt in Köln beginnt 1906 mit der Eröffnung eines Landeplatzes für Zeppeline durch den Kölner „Club für Luftschiffahrt“ in Bickendorf. 1912 wurde der Butzweilerhof im angrenzenden Stadtteil Ossendorf zu einem wichtigen Start-und Landeplatz der frühen Flugpioniere; dieser war teilweise in ziviler aber auch in militärischer Nutzung. Nach dem Ersten Weltkrieg ging der Flughafen Butzweilerhof in den Besitz der Britischen Besatzungsmacht über. Eine zivile Nutzung war in den Folgejahren aufgrund der Beschlüsse seitens der Siegermächte nicht möglich, da diese eine deutsche Luftfahrt verboten.
Erst 1926 wurde der Flugplatz wieder in die Hände der Stadt Köln übergeben und wurde in den nachfolgenden Jahren zu einem der größten Flughäfen Deutschlands, dem sogenannten „Luftkreuz des Westens“. Während des Zweiten Weltkrieges wurde der „Butz“ zwar nicht sonderlich beschädigt, jedoch entsprach er nicht mehr den Anforderungen eines internationalen Flughafens.

Der im Jahre 1938 errichtete Militärflugplatz Wahn auf dem bereits seit Anfang des 19. Jahrhunderts militärisch genutzten Gelände der Wahner Heide diente im Zweiten Weltkrieg der deutschen Luftwaffe und anschließend der britischen Royal Air Force (R.A.F.)

als Flugplatz. Ab 1951 wurde der Flugplatz teilweise als ziviler Flughafen genutzt, wobei jedoch die militärische Nutzung weiterhin größere Priorität hatte.

Der Flughafenausbau beginnt

1957 übergab die Royal Air Force den bis dahin der NATO unterstehenden Flughafen endgültig den deutschen Behörden und der Flughafengesellschaft. Aufgrund der jahrelangen Militärnutzung war das Flugaufkommen mit 75.500 Passagieren pro Jahr im Vergleich zu anderen bundesdeutschen Flughäfen noch sehr gering. Frankfurt am Main hatte zur selben Zeit mit rund 807.000 Passagieren ein mehr als zehnmal höheres Fluggastaufkommen.
Ende der fünfziger Jahre begann auch in der zivilen Luftfahrt die Ära der Düsenjets mit den ersten Modellen, der De Havilland Comet und der Boeing 707. Die Flughäfen mussten sich auf die neue Technik einstellen, da die modernen Jets längere Start- und Landebahnen, größere Vorfelder, modernere Technik und großzügigere Abfertigungsanlagen benötigten.
Die Entscheidung, in der Bundesrepublik einen zweiten „internationalen Düsenverkehrsflughafen“ neben Frankfurt auszubauen, fiel 1958 zugunsten Köln/Bonn aus. 1959 begann der Flughafenausbau. Eine 3.800 Meter lange und 60 Meter breite Start- und Landebahn mit modernsten optischen und elektronischen Landehilfen, die Erweiterung der Abfertigungsanlage sowie neue Zufahrtsstraßen und Parkplätze wurden bis 1961 fertiggestellt.
Nahtlos knüpften sich auch die Bauarbeiten für ein neues Terminal nach den Plänen des Architekten Paul Schneider-Esleben (1915-2005) an, welche über den Zeitraum von 1963 bis 1970 ausgeführt wurden.

Terminal 1 - innovatives Drive-In-Terminal

Ziel des Neubaus war es, die zehn Jahre alten, provisorischen Abfertigungsgebäude durch ein neues Empfangsgebäude zu ersetzen und dabei die bei den meisten anderen Flughäfen oft sehr langen Wege zwischen Check-In-Schaltern, Zoll- und Passkontrolle, Warteräumen und Flugfeld zu verkürzen.
Den US-amerikanischen Flughafen *Los Angeles International Airport* als Vorbild nehmend, wurde der Neubau als Drive-In-Flughafen mit dezentralisiertem Satellitensystem konzipiert und als erster seiner Art in Europa erbaut und 1970 fertiggestellt.
Unmittelbar an die Autobahn angebundene Vor- und Abfahrtstraßen umschließen ein langgestrecktes Wasserreservoir und führen zu einem zentralen, fünfeckigen Parkdeck, aus dessen kreisförmiger Mitte sich der zur Belüftung des Flughafengebäudes dienende Luftansaugturm erhebt. Das Empfangsgebäude rahmt das Parkdeck von drei Seiten ein. An den Ecken des Hauptgebäudes befinden sich die zwei sternförmigen Flugsteigköpfe.

Im Erdgeschoss des Empfangsgebäudes befindet sich der Bereich für ankommende Passagiere mit einer eigenen Vorfahrt, im ersten Obergeschoss die Haupthalle mit Verkaufsschaltern und die Satelliten, in denen auch die Gepäckabfertigung und Sicherheitskontrolle durchgeführt wird, darüber, in einem Zwischengeschoss, ein Transitgang, die übrigen Etagen wurden für das Besucherrestaurant und die Aussichtsterrassen sowie Büroräume genutzt

Wesentliches Merkmal der Anlage war die dezentrale Abfertigung direkt am Flugzeug statt in einer zentralen Halle. Jede der sechs Abfertigungspositionen an einem Satelliten besaß eigene Check-in-Schalter, dahinter einen eigenen Warteraum mit Sicherheits- und Passkontrollstelle, Toiletten und Fluggastbrücke. Ankommende Passagiere gelangten entweder auf gleicher Ebene in die Halle und von dort zur Gepäckausgabe im Erdgeschoss oder – falls es sich um einen internationalen Flug handelte – über eine Treppe zum darüber liegenden Transitgeschoss, einem balkonartigen Netz von Verbindungsgängen zwischen den Warteräumen, auf dem sich auch die zollfreien Duty-Free-Shops und der Zugang zum Transitrestaurant befanden.

Aufgrund der Konzeption des Terminals war es den Fluggästen nun möglich, sehr kurzfristig an den Abfertigungsschaltern zu erscheinen und für ihren Flug einzuchecken – bei innerdeutschen und europäischen Flügen 5 Minuten und im Überseeverkehr 10 Minuten vor Abflug. Im Vergleich zu anderen Flughäfen entfielen so langwierige Wege im Flughafen und Zubringerbusse, die die Reisenden auf dem Vorfeld zu den Flugzeugen brachten.
Obwohl die Architektur und die Wegeführung als innovativ erachtet und Flughäfen wie Hannover-Langenhagen oder Berlin-Tegel nach dem Vorbild des Flughafens Köln/Bonn geplant wurden, offenbarten sich jedoch schon in den Folgejahren Schwächen an dem Konzept: Die vermehrt eingesetzten „Jumbo-Jets“ des Typs Boeing 747 waren für die Brücken zu groß, die Warteräume für die Anzahl der Passagiere zu klein und zwei Check-In-Schalter pro Gate zu wenig.
Die Schwächen der Anlage wurden durch den Bau weiterer Check-In-Schalter im Jahr 1974 korrigiert, ehe im Jahr 2001 die dezentralen Check-In-Schalter im Terminal 1 durch ein zentrales Check-In ersetzt wurden. Ebenso wurde fortan die Personen- und Handgepäckkontrolle zentralisiert und am Eingang vom Stern B eingerichtet.

Aufgrund seiner langen Landebahn war der Flughafen Köln/Bonn als einer von weltweit rund 60 Notlandeplätzen für die

wiederverwendbaren Raumfähren des Space-Shuttle-Programms der NASA zwischen 1981 und 2011 zertifiziert. Am 20. Mai 1983 landete dann tatsächlich ein Space Shuttle in Köln/Bonn – wenn auch „nur“ der Prototyp OV-101 *Enterprise*, welcher hier anläßlich einer Werbevorführung huckepack auf einem modifizierten Jumbo-Jet Boeing 747 (*Shuttle Carrier Aircraft*) Station machte.

Terminal 2 – das Projekt „Terminal 2000“

Am 23. Juni 1989 wurde seitens der Deutschen Lufthansa AG und der Geschäftsführung der Flughafen Köln/Bonn GmbH ein Memorandum unterzeichnet, welches das Ziel beinhaltete, den Fluggast- und Frachtverkehr stark auszubauen. 1989 wies der Flughafen Köln/Bonn ein Passagieraufkommen von 2.807.209 Fluggästen und eine Frachtmenge von 157.604 Tonnen auf. Unter den bundesdeutschen Flughäfen lag er damit bei Messungen nach Verkehrseinheiten auf dem sechsten Platz.
Früh wurde ersichtlich, dass die steigenden Passagierzahlen zwar mit dem Start- und Landebahnsystem zu bewältigen, die Terminalkapazitäten – seinerzeit für 4,5 Millionen Passagiere pro Jahr konzipiert – jedoch für das geplante Passagierwachstum mittelfristig nicht mehr ausreichend wären.
1992 wurde ein Architekturwettbewerb ausgerufen, bei dem sechs international renommierte Architekturbüros ihre Entwürfe einreichten. Helmut Jahn (*1940) erhielt für seine im Gegensatz zu den anderen Vorschlägen eher schlicht gehaltene Konzeption den Zuschlag, da sein Entwurf als geeignete Erweiterung der Formensprache des Terminals 1 angesehen wurde und zudem zukünftige Erweiterungsvorhaben auf dem Flughafengelände begünstige.

Am 30. Juni 1997 begannen die Bauarbeiten für das Gesamtprojekt „Terminal 2000“, welches neben dem neuen Terminal zwei weitere Parkhäuser miteinschloss und die Anbindung an das Streckennetz der Deutschen Bahn durch einen eigenen Flughafenbahnhof gewährleisten sollte. Es war die größte Baumaßnahme am Flughafen Köln/Bonn seit der Errichtung von Terminal 1 und beanspruchte ein Investitionsvolumen seitens der Flughafengesellschaft von über einer halbe Milliarde Euro.
Das Terminal 2 wurde am 21. September 2000 fertiggestellt und ist für sechs Millionen Passagiere pro Jahr ausgelegt.

Der 300 Meter lange und 75 Meter tiefe Bau mit einer Grundfläche von 67.000 Quadratmetern besteht zum Großteil aus Stahl und Glas. Jahns Ziel, das Terminal lichtdurchlässig, hell und modern zu gestalten, zeigt sich in der 12.500 Quadratmeter großen komplett verglasten Fassade und dem gläsernen 22.500 Quadratmetern großen Dach, durch welche das Tageslicht über alle Geschosse bis in die Bahnverteilerebene gelangt.
Die Halle verfügt über jeweils acht Fluggastbrücken und acht weitere sogenannte Busgates, an denen Passagiere in Zubringerbusse zum Vorfeld einsteigen können, und ist später noch erweiterbar. 40 als Durchgangsschalter ausgelegte Check-In-Schalter vereinfachen und beschleunigen das Einchecken der Passagiere. Die nach modernster Technik gebaute vollautomatische Gepäcksortieranlage scannt Koffer und Taschen und sortiert sie nach dem Reiseziel.
Im Obergeschoss befinden sich Ladenlokale, Wartebereiche und die Check-In-Schalter. Im Zwischengeschoss eine Etage darunter sind Reisebüros angesiedelt. Im Erdgeschoss sind die Gepäckausgabehalle mit Pass- und Zollkontrolle, die Ausgänge West und Ost sowie Bars, Geschäfte und ein Supermarkt gelegen. Der Zugang zum unterirdischen Bahnhof befindet sich im Kellergeschoss.

Einhergehend mit dem Bau des neuen Terminals wurden die ebenfalls von Helmut Jahn entworfenen Parkhäuser P2 und P3 in unmittelbarer Nähe errichtet. Diese wurden nach den modernsten technischen Standards konstruiert und bieten zusammen mit Parkhaus 1 nun über 10.000 Stellplätze.
Der am 13. Juni 2004 eröffnete und ebenfalls von Jahn geplante Bahnhof bindet den Flughafen Köln/Bonn nun auch besser mit den öffentlichen Verkehrsmitteln an. Ein jahrelanger Wettbewerbsnachteil, der durch die Konzeption des Terminals 1 als Drive-In-Terminal mitbestimmt war und die Anreise nur per Auto zuließ, wurde nun behoben.
Über eine 15 Kilometer lange Schleife wurde der Flughafen zum einen an den regionalen öffentlichen Nahverkehr zum anderen aber auch über die ICE-Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angebunden, so dass der Standort Köln/Bonn in einem überregionalen Kontext an Bedeutung gewonnen hat.

Der Flughafen Köln/Bonn als Wirtschaftsfaktor in der Region

Mit einem Fluggastaufkommen von über 9 Millionen Passagieren und einer Luftfracht von rund 740.000 Tonnen bei etwa 120.000 Flugbewegungen jährlich (Angaben für 2013 nach www.adv.aero) ist der Flughafen Köln/Bonn ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt in Deutschland. Von der Zahl der Passagiere her rangiert er auf bundesweiter Ebene auf dem sechsten Platz und vom Frachtaufkommen her deutschlandweit auf Platz drei und in Europa auf Platz 6 (Stand 2014).
Die Entwicklung sowohl der Zahl der Fluggäste als auch der gelieferten Fracht ist als positiv zu bezeichnen und weist eine stark steigende Tendenz seit 1970 auf.
Neben der Funktion und seiner Wichtigkeit als Verkehrsflughafen ist der Airport Köln/Bonn für die gesamte Region ein Wirtschaftsfaktor, der von großer Bedeutung ist. So gehört er regional zu einem der zehn größten Arbeitgeber mit 13.300

Arbeitnehmern, die direkt am Flughafen beschäftigt sind. Aufgrund der optimalen Infrastruktur und Standortanbindung siedeln sich vermehrt Unternehmen in dem im benachbarten Stadtteil Porz gelegenen „Airport Business Park“ an.

(Christoph Montforts, Geographisches Institut der Universität Bonn, 2015)

Hinweis

Der Flughafen Köln/Bonn „Konrad Adenauer“ war KuLaDig-Objekt des Monats im Juli 2016.

Internet

www.koeln-bonn-airport.de: Geschichte des Flughafens Köln/Bonn (abgerufen 05.03.2015)
www.adv.aero: Flughafenverband ADV, Monatsstatistik (PDF-Datei, 182 kB, abgerufen 20.04.2015, Inhalt nicht mehr verfügbar 20.11.2024)
deu.archinform.net: Paul Schneider-Esleben, Architekt (abgerufen 13.12.2019)
deu.archinform.net: Helmut Jahn, Architekt (abgerufen 13.12.2019)
de.wikipedia.org: Flughafen Köln/Bonn (abgerufen 05.03.2015 und 14.01.2020)
www.ardmediathek.de: Erster Direktflug von Köln nach Palma de Mallorca, WDR Hier und heute vom 04.05.1965 (abgerufen 17.02.2026)

Literatur

Flughafen Köln/Bonn GmbH; Stiftung Butzweilerhof Köln (Hrsg.) (2006): 80 Jahre zivile Luftfahrt in Köln - Eine Erfolgsgeschichte. Köln.

Frielingsdorf, Volker (2001): Auf den Spuren Konrad Adenauers durch Köln. Konrad Adenauers Wirken als Oberbürgermeister von Köln (1917-1933 und 1945), dokumentiert in zehn Stationen und ausgewählten Zeugnissen seiner Zeit. Gedenkschrift der Stadt Köln zum 125. Geburtstag ihres Ehrenbürgers am 5. Januar 2001. S. 65-68, Basel. Online verfügbar: www.stadt-koeln.de , abgerufen am 06.08.2020

Krix, Benno / Geschichts- und Heimatverein Rechtsrheinisches Köln e.V. (Hrsg.) (2018): Vom Revue-Platz zum Zentrum der Luftwaffe. Ein Beitrag zur Geschichte des Schießplatzes und der Luftwaffen-Kaserne in Wahnheide. In: Rechtsrheinisches Köln, Jahrbuch für Geschichte und Landeskunde, Band 42/43, o. O.

Stern, Volkhard (2015): Verkehrsknoten Bonn. Freiburg.

Flughafen Köln/Bonn „Konrad Adenauer“

Schlagwörter: Landebahn, Flughafen, Terminal (Bauwerk)
Straße / Hausnummer: Kennedystraße
Ort: 51147 Köln - Grengel
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger
Historischer Zeitraum: Beginn 1950 bis 1957
Koordinate WGS84: 50° 52 1,22 N: 7° 08 18,25 O / 50,86701°N: 7,1384°O
Koordinate UTM: 32.369.004,11 m: 5.636.686,57 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.580.183,94 m: 5.637.469,33 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Flughafen Köln/Bonn „Konrad Adenauer““. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-114212-20150203-2 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**