



**Halbrunde Drehscheibe.** Das neue Terminal am Wiener Flughafen wurde größtenteils mit einem Metaldeckensystem (Fural) versehen, das sowohl elegante Flächigkeit als auch akustische Wirksamkeit bietet sowie ein hohes Maß an Reversibilität.



MONET BILDER  
PICASSO  
DIE SAMMLUNG BATLIN

**BAUTAFEL**

**Objekt:** Terminal Check-in 3, Flughafen Wien  
**Bauherr:** FWAG Flughafen Wien AG  
**Entwurfsplanung:** ARGE Itten Brechbühl AG/B & E Baumschlager Eberle GmbH, Wien  
**Projektplanung:** ARGE Skylink WOP – Baumschlager Eberle P.ARC-Moser-Neumann, Wien  
**GU Innenausbau:** rhtb: projekte gmbh, Wien  
**Deckensystem:** Fural Systeme in Metall GmbH, Gmunden

Foto: Flughafen Wien AG/Roman Boensch

Mit der politischen Öffnung des europäischen Ostens stieg wieder die Bedeutung Wiens als Verkehrsdrehscheibe. Das war den Flughafenplanern in der österreichischen Hauptstadt schon in den 1990er Jahren klar. Bereits 1999 gab es eine erste Ausschreibung für einen neuen Terminal, der im Juni 2012 unter dem Namen „Check-in 3“ eröffnet wurde.

Das neue Gebäude schließt mit einem sichelförmigen Baukörper direkt an den bestehenden Terminal 2 an. Ein ins Flugfeld reichender Pier mit 22 Fluggastbrücken bietet Parkpositionen für ankommende und abfliegende Maschinen. Der Terminal selbst umfasst 64 Check-in-Schalter, Läden, Lounges, Gastronomiebereiche, eine Gepäcksortieranlage und bietet einen direkten Zugang zu Parkhäusern und dem unterirdischen Bahnhof. Das gesamte Gebäudekonzept ist auf kurze Distanzen ausgelegt. Fluggäste müssen hier nicht mehr den Terminal, sondern nur noch das Stockwerk wechseln. Die Anschlusszeiten für Passagiere konnten so deutlich reduziert werden.

**Konische Bandraster nehmen den Grundriss des Terminals auf**

In weiten Teilen des Gebäudes (Terminal, Pier, Fluggastbrücken) wurde ein Metaldeckensystem eingesetzt (Bandraster und Kassetten von Fural). Über die Mikroperforation und ein rückseitiges Vlies sind die Kassetten akustisch wirksam (Lochdurchmesser 0,7 mm, Lochanteil 4 %). Wichtiges Argument war aber für die Flughafenbetreiber die komplette Revisionsbarkeit des Deckensystems. Alle Kassetten verfügen an den Stirnstegen über spezielle Vorrichtungen zum Einhängen in die Tragkonstruktion. Die Kassetten verbleiben beim Abklappen in der Konstruktion und können danach wieder eingehängt werden. Alle Deckenbereiche sind so jederzeit zugänglich – bei den häufigen Arbeiten an der Haustechnik in so einem Großobjekt ist dies ein schon zwingender Aspekt.

Was für den Betrieb gilt, stimmt umso mehr für den Bauablauf. Dirk Freytag, technischer Leiter bei Fural: „Was den vollständigen Zugang zum Deckenhohlraum angeht, ist gerade die Bauphase von entscheidender Bedeutung bei solch einem Projekt, denn montierte Bereiche müssen häufig für Folgegewerke wieder geöffnet werden. Eine Metalldecke bietet zudem eine relativ

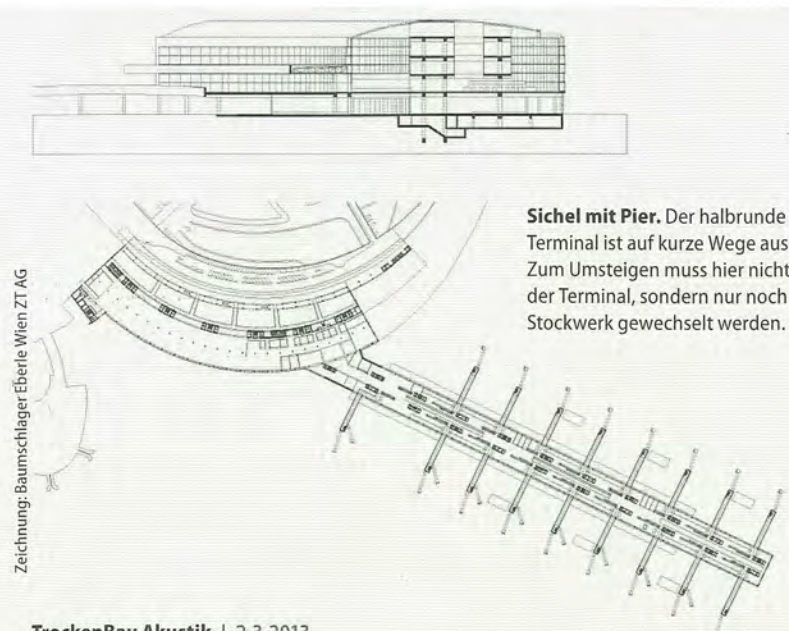
# Check-in, Check-out

**Eleganter Bogen.** Die durchgängige Glasfassade des Terminals gewährt ungestörte Ein- und Ausblicke.

**Revisionsbare Metaldecken** | Der neue Terminal des Wiener Flughafens kommt weit geschwungen daher. Hinter der durchgängigen Glasfassade liegen großvolumige und transparent gestaltete Räume. Konische Bandrasterdecken schaffen hier die Kombination von architektonischem Anspruch und Funktionalität. Schallschutz und die komplette Revisionsbarkeit gaben den Ausschlag für das Metaldeckensystem.



Foto: Flughafen Wien AG/Roman Boensch



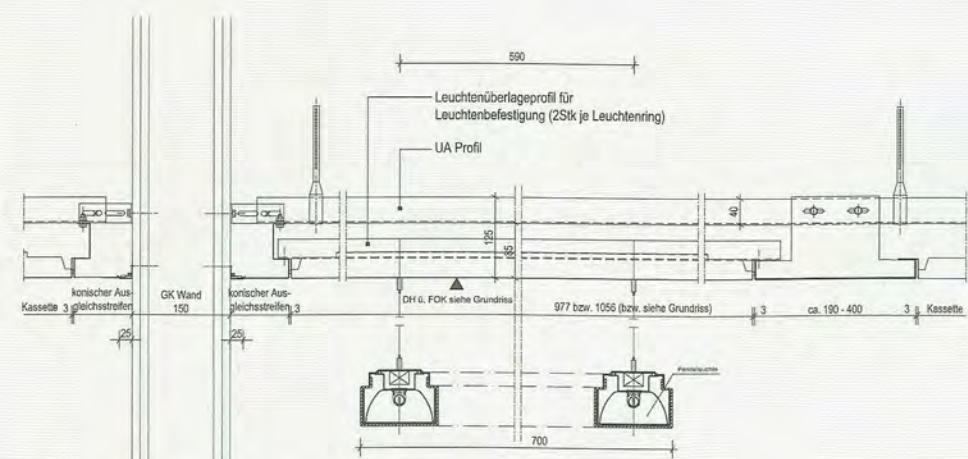
Zeichnung: Baumschlager Eberle Wien ZT AG

**Sichel mit Pier.** Der halbrunde Terminal ist auf kurze Wege ausgelegt. Zum Umsteigen muss hier nicht mehr der Terminal, sondern nur noch das Stockwerk gewechselt werden.





**Ausgleich über Bandraster.** Der Ausgleich zwischen gebogenem Gebäude und rechtwinkligen Kassetten geschieht über konische Bandraster.



**Schnitt und Anschluss.** GK-Trennwände, die entlang der Bandraster verlaufen, wurden mit halbem Bandraster (ebenfalls konisch verlaufend) angeschlossen. Die Pendelleuchten wurden über vorgebohrte Systemdurchführungen (Fural) abgehängt.

Foto: Flughafen Wien AG/Roman Boensch  
Zeichnung: Fural Systeme in Metall GmbH

robuste und fertige Oberfläche. Nachinstallationen sind so deutlich einfacher und gefahrloser für die Optik der Flächen zu bewerkstelligen.“

Das Grundproblem beim Deckenbau im Check-in-3-Terminal war aus technischer Sicht der weit geschwungene Grundriss des Gebäudes. Bojdo Marcin, Fural Projektleiter: „Alle Kassetten nun konisch zu fertigen hätte zu einer Vielzahl von Positionen geführt, die nicht mehr wirtschaftlich zu realisieren gewesen wären.“ Die Antwort deshalb: konische Bandraster, die die Gebäudestruktur aufnehmen. Sie sind an der schmalsten Stelle 19 cm, an der breitesten Stelle 37,4 cm breit. So wurde es möglich, vereinheitlichte Kassettenformate zu produzieren. Die Hauptbreiten der Kassetten waren 300, 500 und 800 mm, die Hauptlängen 1.056 und 977 mm.

#### Ohne präzise Vorfertigung und logistische Planung geht nichts

Zwischen den Kassetten sowie zwischen Bandraster und Kassetten gibt es jeweils nur schmale Fugen von 3 mm. Sie gewährleisten zum einen die Revision, zum anderen lassen sie die Decke in der Fläche homogen und geschlossen wirken. Wandanschlüsse erfolgten größtenteils mit Federleisten. GK-Trennwände, die entlang der Bandraster verlaufen, wurden mit halben Bandrastern (konische Ausgleichstreifen) angeschlossen. Insgesamt wurden im Terminal 16.000 m<sup>2</sup> Metalldecken verbaut.

Auch der Pier sowie die gesamten Fluggastbrücken wurden mit Metalldecken von Fural bestückt, sie wurden je nach Bereich mit Bandraster oder G-Profil versehen. Zwischen den Kassetten beträgt die Fuge 10 mm, zwischen Kassette und Bandraster 3 mm. Auch hier erfüllen die Metalldecken ihre Doppelfunktion als Steuerelement für die Raumakustik sowie für einen uneingeschränkten Zugang zum Deckenhohlraum. Insgesamt wurden hier 20.000 m<sup>2</sup> Decken montiert.

Die Kassetten in allen Bereichen nehmen auch eine Vielzahl von Einbauten auf, z. B. Deckeninduktionsgeräte, Sprinkler etc. Ebenso wurden viele Säuleneinfassungen sowie die Löcher für die Pendelleuchten bereits im Werk vorgefertigt. Hierzu war eine millimetergenaue Planung, Vermaßung und Abstimmung mit dem Montagunternhmen nötig. Johannes Eder, Marketingleiter

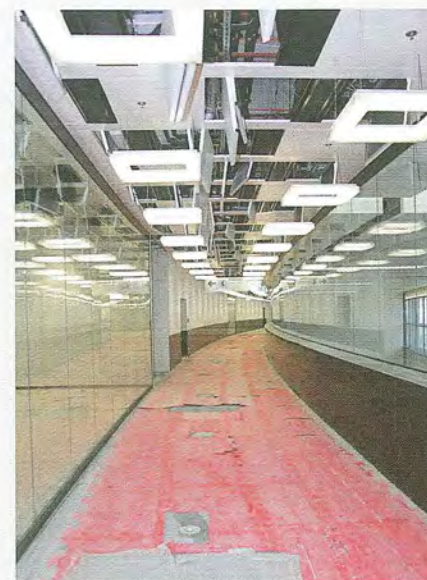


Foto: Fural Systeme in Metall GmbH

**Für alles offen.** Ein hohes Maß an Revisionsbarkeit war Grundvoraussetzung für die Wahl des Deckensystems.



Foto: Flughafen Wien AG/Roman Boensch

**Pier mit Brücken.** Auch im langgestreckten Pier sowie den Fluggastbrücken wurde das Metalldeckensystem montiert.

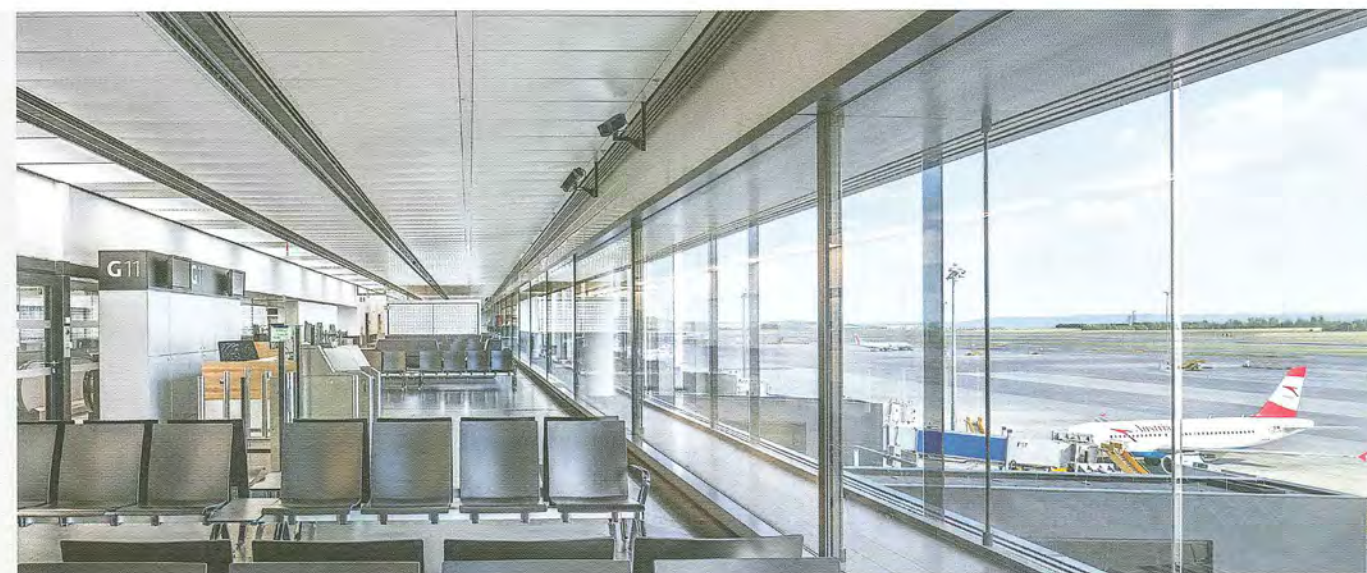
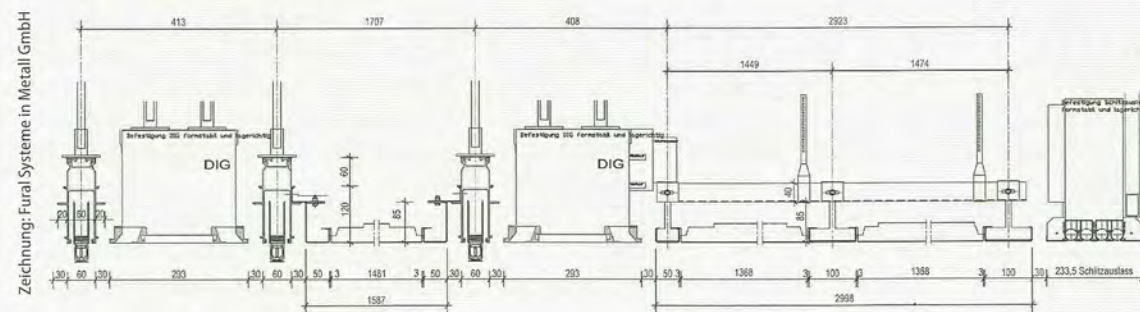


Foto: Flughafen Wien AG/Roman Boensch

**Leitlinien.** Im Bereich des Piers sind Bandrasterdecken sowie Lüftungstechnik in schnurgerader Form angebracht und geben klare Orientierung.



Zeichnung: Fural Systeme in Metall GmbH

**Band oder G.** Im Pier schließen die Kassetten – je nach Einbausituation – mal an Bandraster, mal an G-Profile an.

bei Fural: „Die große Kunst war, jeweils zum richtigen Zeitpunkt immer die richtigen Positionen vor Ort zu haben. Ohne präzise Arbeitsvorbereitung mit einem kompetenten Einbaupartner vor Ort geht bei einem solchen großen Objekt gar nichts.“

Dem Urteil schließt sich Manfred Unterholzer, Bauleiter beim ausführenden Unter-

nehmen rthb, an: „Bei über 150 verschiedenen Kassettenpositionen und 40.000 einzelnen Kassetten sowie einem Ausführungszeitraum von beinahe 1,5 Jahren muss die Chemie zwischen den Partnern stimmen.“ Flexibilität und Qualität sind die wichtigsten Kriterien. □

**TN Online**

Abonnenten können diesen Beitrag auch online recherchieren.  
[www.trockenbau-akustik.de](http://www.trockenbau-akustik.de)  
 > Archiv  
 – Metalldecke