



### ICE Bahnhof Köln/Bonn Flughafen

Der im Juni 2004 eröffnete Bahnhof ist Bestandteil der rund 15 Kilometer langen Flughafenschleife. Diese wurde zum Großteil von den Ausgleichsmitteln des Berlin/Bonn-Gesetzes finanziert und soll vor allem die Region Bonn/Rhein-Sieg an den Flughafen anbinden. Mit dem Bahnanschluss vergrößert der Flughafen sein Einzugsgebiet und erschließt neue Regionen wie das Rhein-Main-Gebiet und das Ruhrgebiet als größtes Ballungsgebiet Deutschlands. Ebenso wie das Parkhaus und das Terminal 2 wurde der

unterirdische Bahnhof von Stararchitekt Helmut Jahn entworfen. Schmuckstück ist die 156 Meter lange und 39 Meter breite Glaskuppel, eine Stahl-/Glaskonstruktion,

die dem Bahnhof eine freundliche und helle Atmosphäre verleiht. Der viergleisige Bahnhof besticht jedoch nicht nur durch architektonische Raffinesse. Er ist Bestandteil eines optimalen Verkehrssystems in der Region Köln/Bonn.

# PRÄZISION

#### Technische Daten:

##### Bauherr:

Flughafen Köln-Bonn GmbH

**Bauleiter:** Peter Harmuth

**Bauzeit:** 2003 - 2004

#### Arbeiten der Litterer Korrosionsschutz GmbH

Mobiler Korrosionsschutz

#### Korrosionsschutzarbeiten der LITTERER Niederlassung Köln/Bergheim

Die Arbeiten der LITTERER Korrosionsschutz GmbH bezogen sich auf die Stahlkonstruktion, das tragende Element der 156 Meter langen und 39 Meter breiten Glaskuppel. Diese Stahlkonstruktion wurde vor Ort mit einem finalen Korrosionsschutzanstrich versehen. Zuvor wurden Transportschäden ausgebessert und Schweißnähte komplett bearbeitet. Natürlich waren die Ansprüche des Architekturbüros Murphy/Jahn aus Chicago an die Optik und die Oberfläche der Stahlkonstruktion extrem hoch. Um diesen gerecht zu werden und um das bestmögliche Ergebnis zu erreichen, wurden die Arbeiten händisch ausgeführt.

Die 156 Meter lange und 39 Meter breite Glaskuppel ist der architektonische Mittelpunkt des ICE Bahnhof Köln/Bonn Flughafen. An die Optik und die Oberflächenbeschaffung der Stahlkonstruktion unter dem Glasdach wurden deshalb extrem hohe Anforderungen gestellt. Der Farbton der Konstruktion musste RAL 9006, Weißaluminium, genau entsprechen. Dieser Farbton wurde für das Rostschutzprogramm der Reichsbahn entwickelt und sollte nach den Entwürfen des Architekturbüros Murphy/Jahn genau erreicht werden. Eine besondere Herausforderung für die LITTERER Mannschaft der Niederlassung Köln/Bergheim, die zur vollsten Zufriedenheit des mit der Bauabnahme beauftragten Ingenieurbüros gemeistert wurde.



Ursprünglich sollte der Bahnhof als geschlossener Tunnel gebaut werden, wurde aber stattdessen mit einem großen Glasdach ausgeführt. Trotzdem ist er ein Tunnelbahnhof und wird auch von der Deutschen Bahn als solcher bezeichnet. Geplant wurde das Bauwerk vom Architekturbüro Murphy/Jahn, nach deren Entwürfen bereits das Terminal 2 im Bildhintergrund entstanden war.



An der Stahlkonstruktion wurde eine exakte optische Prüfung vorgenommen, um sie dann schließlich für den letzten Korrosionsschutzanstrich vorzubereiten. Die Untergrundvorbereitung ist maßgeblich für eine glatte Oberfläche. Außerdem wurden die Schweißstöße geschliffen und an diesen Stellen einem kompletten Korrosionsschutzanstrich unterzogen.