

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 17 (2004)
Heft: [16]: Flughafenkopf

Artikel: Bahnhofsterminal : die Reisestadt
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122514>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Die Reisestadt

Der Flughafen ist die Innenstadt der Glattstadt. Ihre Kuppel setzt die Mitte – in ihrer Halle liegt der Marktplatz. Ihre Bewohner sind die Fremden. Die Einheimischen aber haben keinen Wohnsitz. Der Bahnhofterminal ist nicht ein Gebäude, sondern das Zentrum der Reisestadt.

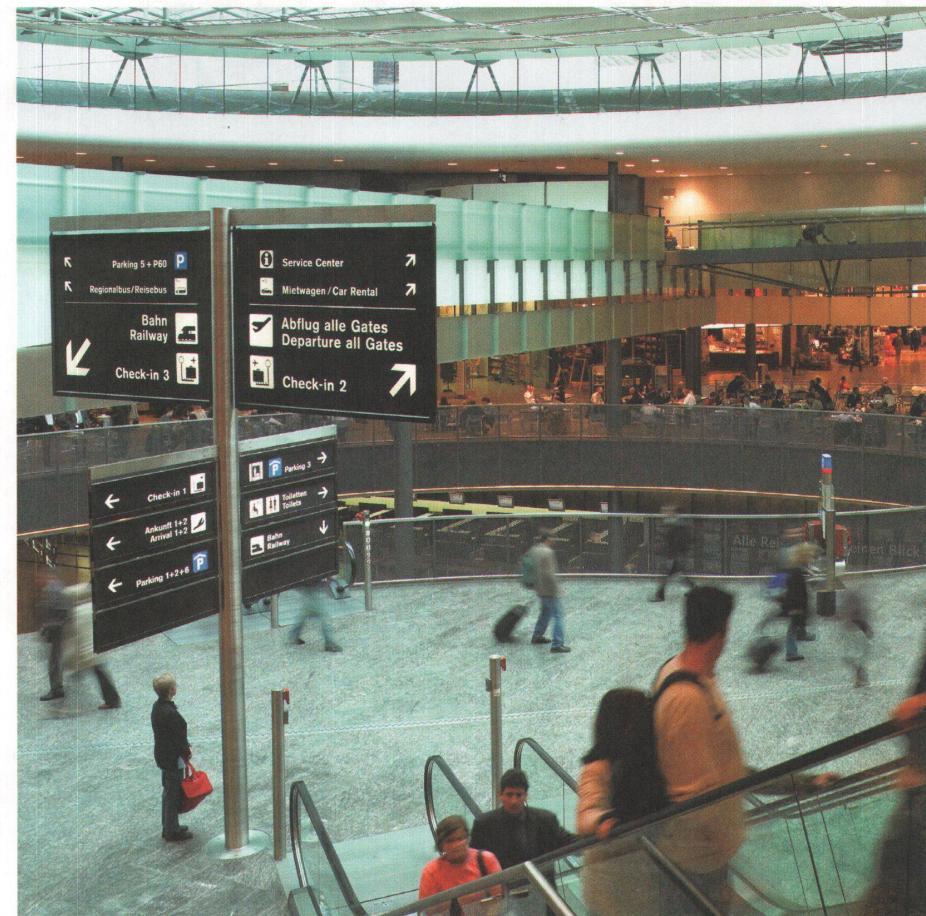
Jeder Hafen hat seine Stadt, der Flughafen ist eine. Man sollte ihn nicht als Verband von Gebäuden betrachten, sondern als eine Reisestadt. Sie hat zwei Arten von Bewohnern, die flüchtigen und die ständigen. Die Flüchtigen sind die Passagiere, sie sind Fremde in der Reisestadt. Die ständigen Bewohner halten die Stadt in Betrieb, sie sind Einheimische ohne festen Wohnsitz. Die Reisestadt ist voller Widersprüche.

Zuerst fällt auf: Reisestadt hat kein Außen. Das Konglomerat der in über 50 Jahren gewachsenen Gebäude ist nur aus der Luft erfassbar. Wer in der Reisestadt ebener Erde durch die Stadt geht, der ist verloren. Der Massstab ist übermenschlich und der Fußgänger nicht vorgesehen. Das Außen ist ein technisches Gelände, das streng kontrolliert und eingezäunt nicht betreten werden darf. Die Außenräume eines Flughafens bieten den Passagieren keinen Aufenthalt an. Eine Ausnahme aber gibt es: die Aussichtsterrassen, wo man dem Flugbetrieb zuschauen darf. Doch sie sind ein Stück nach aussen gestülpte Innenwelt und auch nur von innen zu erreichen.

Kommunizierende Röhren

Die Stadt aber ist eine Folge von Innenräumen. Vom Rohr des Eisenbahnwagens durch die Kanäle der Korridore und die Gefäße der Warteräume bis wieder zum Rohr des Flugzeugs fliesst der Passagier durch eine Innenwelt. Sie inszeniert Weltläufigkeit durch Konsum. Die flüchtigen Bewohner haben alle denselben Beruf, sie sind Konsumenten. Doch haben sie noch einen zweiten: Reisende. Die Passagiere bewegen sich in zwei Richtungen luftwärts und landwärts. Dabei werden sie durch die Filter der Kontrollen gepresst, die stufenweise engmaschiger werden. Check-in, Pass, Zoll, Leibesvisitation.

Im Flughafen muss man den Passagierstrom lenken, muss ihn in Becken beruhigen und ihm vor Staustufen Platz schaffen. Doch das genügt nicht. Auf ihrem Weg muss man die Reisenden immer wieder in Konsumenten verwandeln, um sie anschliessend wieder zu Reisenden zu machen. Die ganze riesige Stadt wird von einer kaum sichtbaren Mauer in zwei Nationen geteilt. Landseitig liegt die schweizerische Eidgenossenschaft, luftseitig das Land Transit, ein von den Schweizern kontrolliertes Ausland. An den Grenztoren sitzt der Kantonspolizist der Passkontrolle. Man bewegt sich nur in wenigen Räumen frei in der Reisestadt.



← Seite 9 Im Bahnhofterminal fährt man nicht nur nach oben, man fährt ins Licht.

1 Die Wegweiser entwarfen Grimshaw Industrial Design, die Signalektik stammt von Designalltag, Zürich, Ruedi Rüegg.

2 Aus der alten Halle, wo früher die Flugzeuge hingen, geniesst der Passagier die Durchblicke.

3 Architektur ist das kunstvolle Spiel der Ebenen im Licht. Das waagrechte Lichtband in den Ladenfronten bindet sie zusammen.

3



2

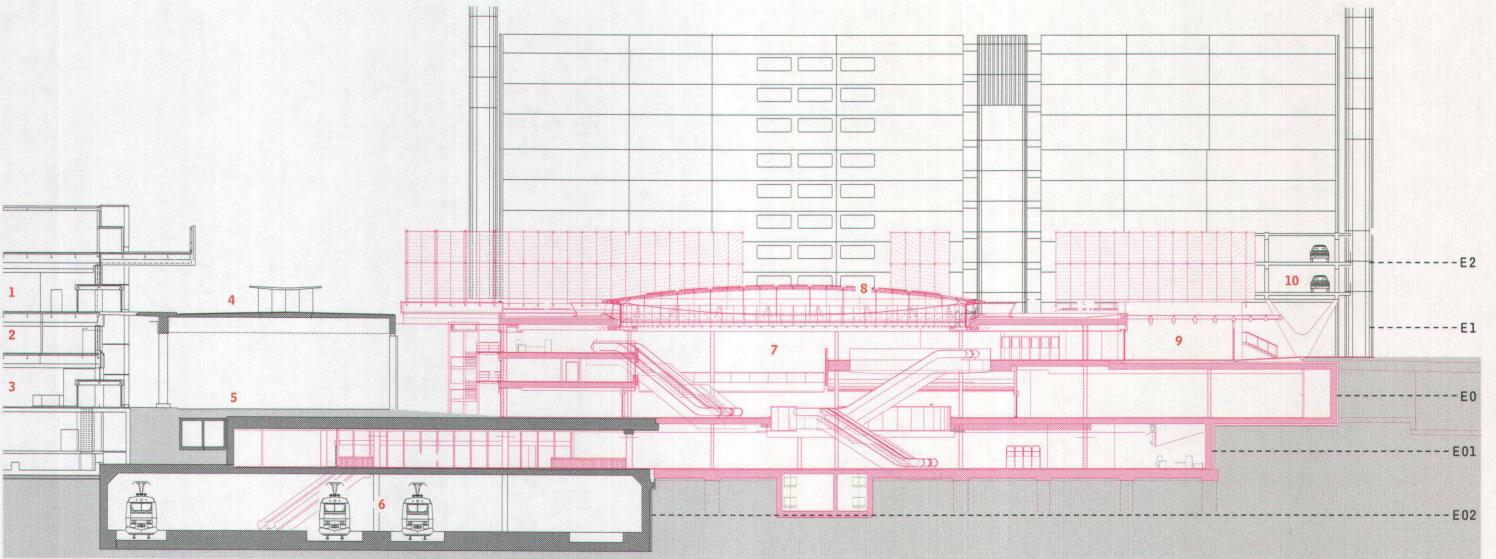




1



2



→ Was ist die architektonisch angemessene Form der Reisestadt? In der fünften Bauetappe des Flughafens Zürich hiess die Antwort: die Stadt ist gebaut, doch es gilt, sie umzubauen. Die Aufgabe war nicht einen Flughafen zu bauen, sondern aus einem Flughafen einen zu machen. Aus dem Irrgarten sollte ein Organismus werden. Die Architekten der Planergemeinschaft Flughafenkopf (PGF) setzten hauptsächlich zwei urarchitektonische Mittel ein: Den Raum und das Licht. Beide verstärken sich gegenseitig. Das Licht strömt durch die grosse, flache Kuppel. Der Raum öffnet sich darunter über die drei hohen Geschosse des Lichthofs. Lichthof? Genauer: eine Folge von organisch geschnittenen Deckendurchbrüchen. Sie führen die beeindruckende Höhe und die Übergrösse des Gebäudes vor. Hier und nur hier hat der Bahnhofterminal seine Mitte. Die Kuppel konzentriert, ihr Licht unterstreicht das Zentrum. Die Raumfülle setzt den architektonischen Schwerpunkt. Kuppel und Lichthof sind bewährte architektonische Mittel, sie erinnern an die grossen Warenhäuser des 19. Jahrhunderts. Doch sind hier Kuppel und Lichthof mit technischer Raffinesse und freien Formen angewandt worden.

Allerdings wäre der Lichthof ohne die Kuppel und ihr Licht nur ein architektonisches Unterseeboot. Dieses Fenster zum Himmel sorgt dafür, dass man sich nicht eingegraben fühlt. Lichtflecken auf dem Boden und den Wänden zeichnen den täglichen Sonnenlauf nach, der bedeckte Himmel hat ein anderes Licht als der wolkenlose, das natürliche Licht prägt die Stimmung. Die Mitte der Durchreisestadt ist mit der Aussenwelt verbunden. Man spürt, wo man ist, ohne es genau wissen zu müssen. Der Raum allerdings muss zuviel können, um eine geschlossene Wirkung zu erreichen. Zuviele Ansprüche treffen aufeinander. Es ist unter Architekten viel die Rede gewesen vom fliessenden Raum, hier wird vorgeführt, was man darunter zu verstehen hat. Die grosse Halle ist ein Raumzusammenfluss.

Der Weg des Passagiers

Der rote Faden, der alles aufreibt, ist der Weg des Passagiers. Er kommt aus der Tiefe. 54 Prozent aller Reisenden sind Bahnbenutzer bevor sie Fluggäste werden. Das Bahnhofsgeschoss ist nur wenig verändert worden. Seine geschwätzige Buntheit verrät die Herkunft aus den Siebzigerjahren. Bahn und Passagier stecken im Tunnel, es gibt keinen Kontakt zur Oberwelt. Die Rolltreppen führen ins

Geschoss E 01, wo sich das Bahnreisezentrum und das Check-in 3 befinden. Doch warum ist man hier verwirrt? Weil die Wegführung unklar ist. Statt sich nach rechts gegen das Licht zu wenden, und unter die Kuppel zu treten, wo man vom grossen Raum empfangen wird, geht man den hellen Lichtbändern an der Decke nach, bis man stutzt. Der Passagier ist verstimmt, denn er will zum Check-in und nicht seine Koffer weiterschleppen.

Die dritte und die fünfte Bauetappe prallen hier aufeinander. Als die Swissair starb und die Passagierzahlen sanken (Seite 32), brach das Sparen aus. Die Folgen sind an den Bruchstellen zu besichtigen. Doch wird man dafür entschädigt. Wer nun ohne Gepäck, aber mit einem Boardingpass ausgerüstet, sich weiter hinauf tragen lässt, kommt in den Genuss der Halle. Während man nach oben getragen wird, öffnet sich der Raum. Hier hat man das Gefühl von Weite, von grossem Atem, von schweizerischer Internationalität.

Der Marktplatz

Auf der Ebene E 0 wird aus dem Reisenden der Konsument. Die Geschwindigkeit nimmt ab, er blickt sich um. Wo bin ich? Im Shopping Centre. Für beide Aggregatzustände des Passagiers gibt es spezielle Zonen. Wo er Konsument ist, da lädt der Flughafen zum Verweilen ein, wo er Reisender ist, da muss er Schlange stehen oder vorwärts gehen. Die Grenzen der beiden Zonen sind fliessend, wie die beiden Aggregatzustände auch. Plaza heisst das Stichwort, was mit Marktplatz zu übersetzen ist. Die Ladenfronten bilden eine halbe Ellipse, die den innenstädtischen Platz einfasst. Die Grenze zwischen dem Wildwuchs der Ladeneinbauten und der Ordnung des öffentlichen Raums ist sehr genau gezogen. Ein Lichtband unterstreicht den Lauf der Ellipse. Die Ladenanschriften darauf müssen einer vereinheitlichenden Vorschrift gehorchen. Der Wechsel der Bodenbeläge zieht die Grenze auf dem Boden nach.

Der Marktplatz verlockt zu Entdeckungsspaziergängen. Man findet die Überreste der einstigen Haupthalle wieder, jenen im Grundriss ovalen Raum, in dem die alten Flugzeuge hingen. Wie klein er doch geworden ist! Zwischen ihm und dem Marktplatz steht eine merkwürdige Brückkonstruktion. Hier hätte nach dem ursprünglichen Projekt eine Bar hingehört. Die Sparschere hat sie herausgeschnitten. Sie schnitt noch mehr. Die halbe Ellipse nämlich hätte eine ganze werden sollen. Dann wäre die Brücke schmäler →

Querschnitt durch den Eingang Bushof

- 1 Abflug Terminal B
- 2 Zwischengeschoss Terminal B
- 3 Ankunft Terminal B
- 4 Zufahrt
- 5 Wegfahrt
- 6 Flughafenbahnhof SBB
- 7 Halle
- 8 Kuppel
- 9 Windfang
- 10 Erschliessungsschleife Parkhäuser
- E2 Parkebenen
- E1 Bushof
- E0 Plaza
- E01 Bahnhofcheck-in
- E02 Flughafenbahnhof
- Neubau
- Altbau

1 Blick aus der Ebene Bahnhofcheck-in E 01. Man steht nicht nur in einer Halle, man steht im Lichtbrunnen.

2 Das Möblierungssystem wurde vom Dock Midfield übernommen und angepasst. Das Möbelkonzept stammt von Otto Gläser, Berater war Kurt Thut.

1 Grundriss Flughafenbahnhof Ebene E02

1 Flughafenbahnhof mit 4 Gleisen

2 Tunnel für Gepäcktransport

3 Neue Roll- und Gehstufen

2 Grundriss Bahnhofcheck-in Ebene E01

4 Reisezentrum SBB

5 Bestehender Ausbau der 3. Etappe

6 Roll- und Gehstufen

7 Nierenförmiger Deckendurchbruch

8 Check-in-Schalter

9 Parkhaus 3

3 Grundriss Plaza Ebene E0

10 Ankunft Terminal B

11 Neuer Übergang mit Fußgängerstreifen

12 Ausgang Ebene E0

13 Ehemalige Halle mit Flugzeugen

14 Läden

15 Migros

16 Selbstbedienungsgastronomie

17 Parkhaus 3

18 Erschließungskorridore

19 Anlieferung

4 Grundriss Busbahnhof Ebene E1

20 Zwischengeschoss Terminal B

21 Passerelle

22 Schalter Parkhäuser

23 Autovermietung

24 Glasbrücke

25 Obere Eingangshalle

26 Parkhaus 2

27 Windfang

28 Parkhaus 3

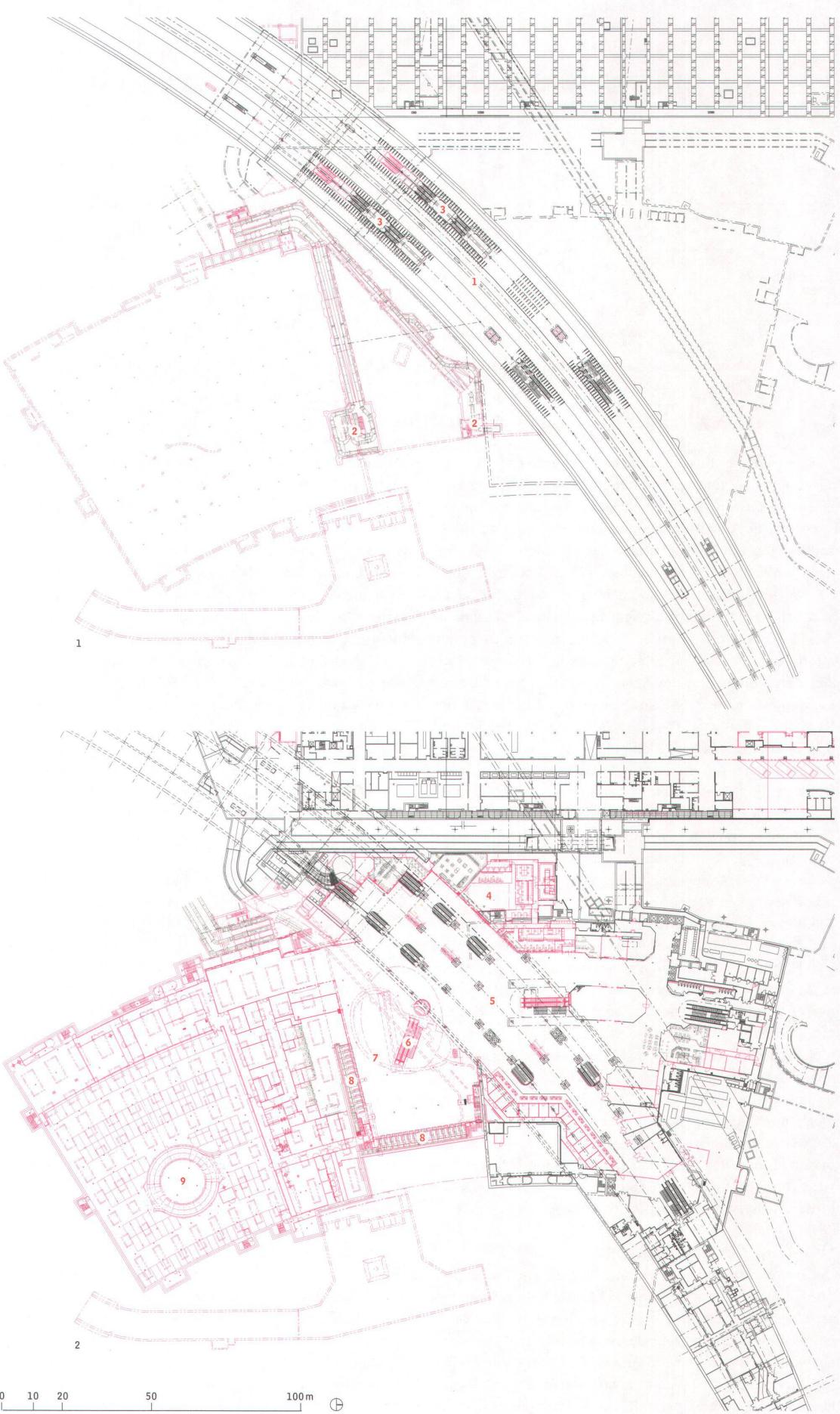
29 Gedeckter Vorplatz

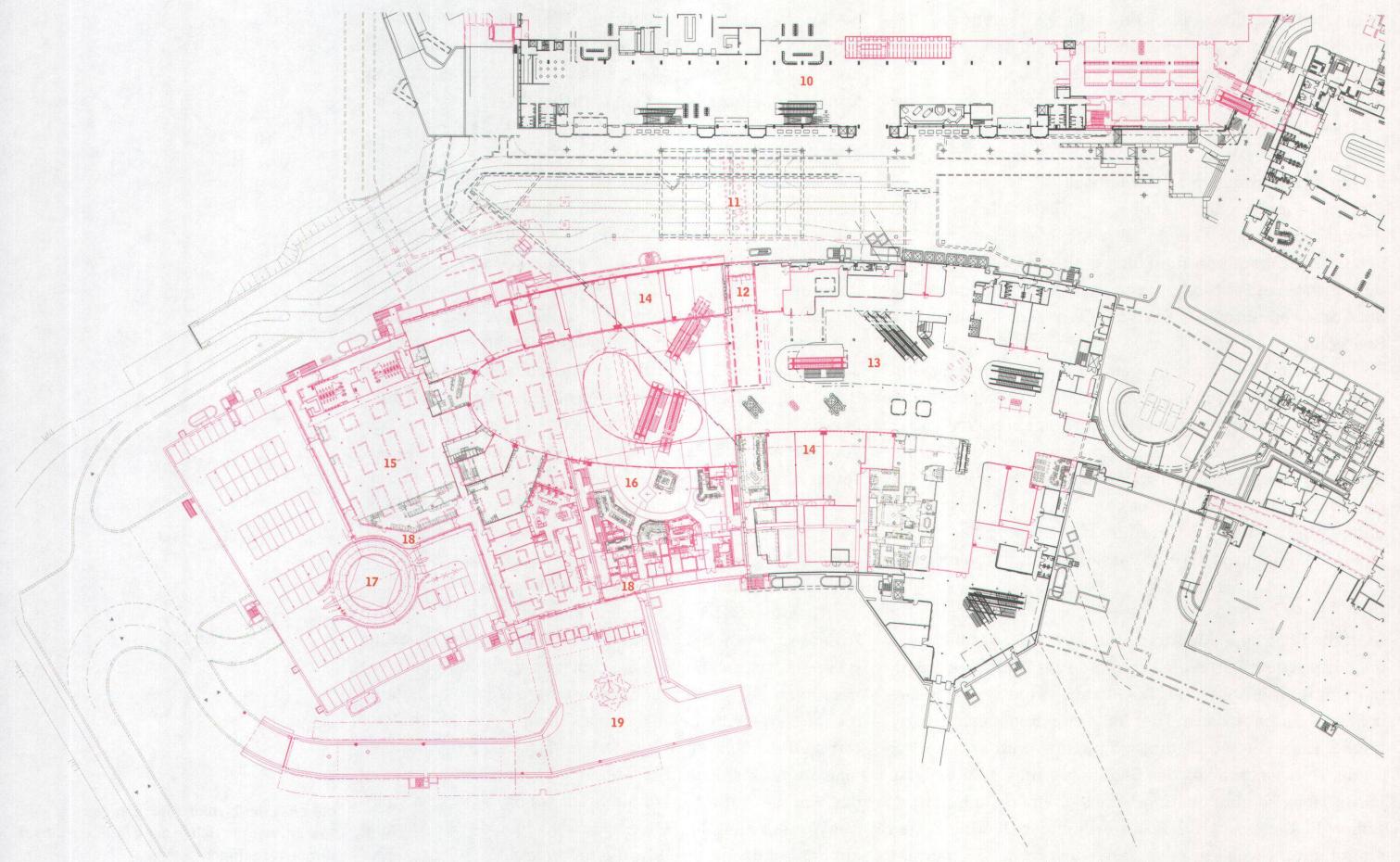
30 Bushof

31 Haltestelle Glatttalbahn

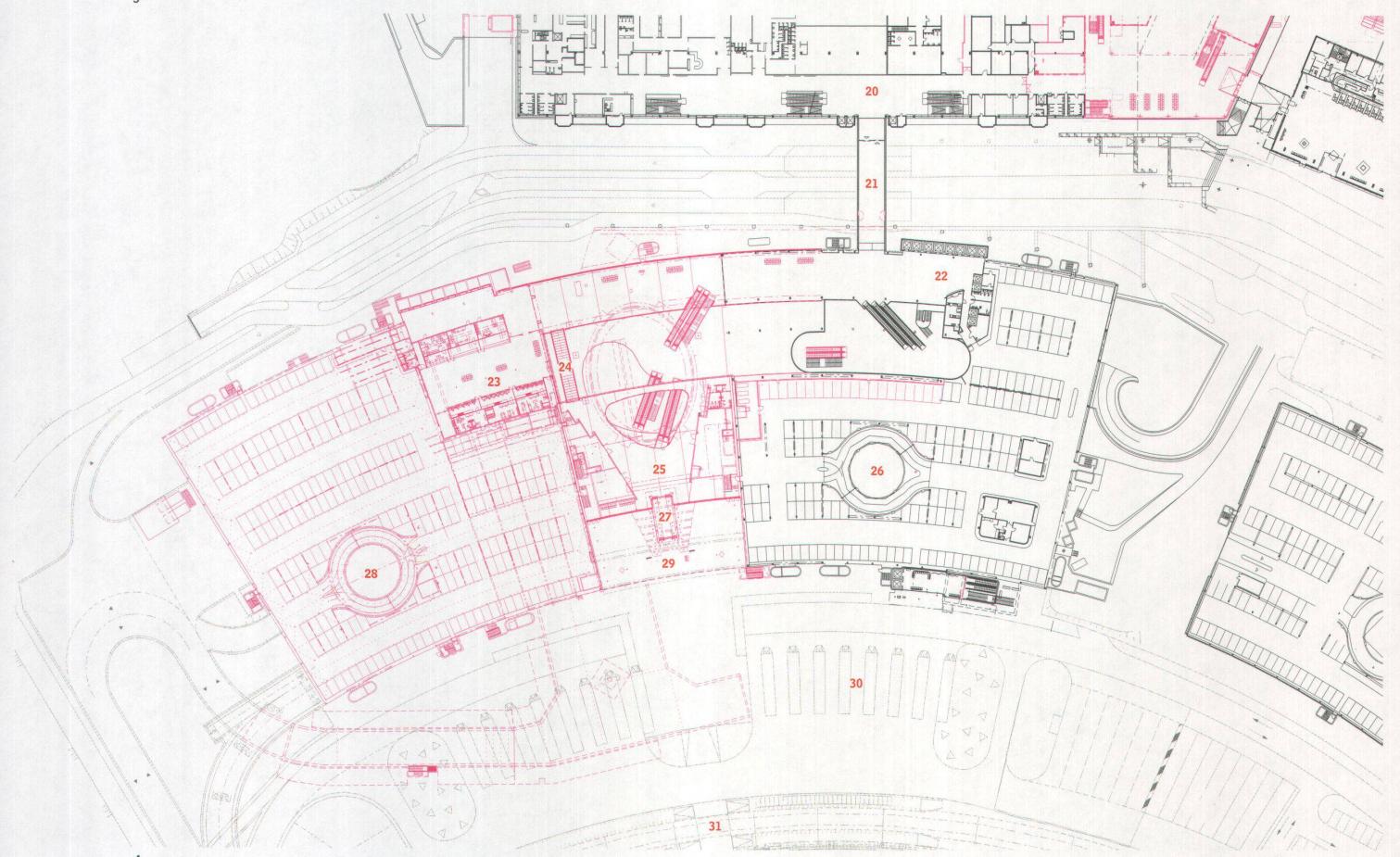
■ Neubau

— Altbau





3



4

→ geworden und hätte mitten im Raum gestanden, eine Bar mit Übersicht wäre entstanden. Gegen das Widerstreben der Planergemeinschaft hat die Bauherrschaft ihren Sparwillen durchgesetzt, nicht zum Vorteil des Projektes. Heute sind die beiden ungleichen Räume wenigstens mit Durchblicken verbunden, die vor allem beim Rolltreppenfahren ihren besonderen Reiz haben.

Ein Zwischengeschoss hinter einer Glasbrüstung nimmt der Passagier kaum wahr. Er fährt vom Marktplatz zum Geschoss E 1 hinauf und fühlt sich gepresst. Die Raumhöhe im Korridor zur Passerelle ist zu gering. Das kommt daher, dass der Weg durch die Ecke des Parkhauses 2 führt. Die Sparhöhe des Parkgeschosses diktiert jene der Korridore. Steht man auf der Passerelle, so hat man das grundlegende Problem des Flughafens vor Augen. Die Zufahrt, eine Erbschaft der Baugeschichte, trennt wie ein tiefer Graben den Bahnhofsterminal mit den Parkhäusern von den Terminals A und B. Dieser Graben muss überwunden werden. Alle drei Möglichkeiten sind vorhanden: Die Brücke, der Fussgängerstreifen und die Unterführung. Sie sind das dreifache Nadelöhr, durch das alle Passagiere hindurch müssen.

Der Überblick

Statt die Rolltreppe Richtung Luftseite, kann der Reisende auch die gegenüberliegende nehmen zur Landseite hin. Er fährt durch den obersten Deckenausschnitt auf das Geschoss E 1 hinauf, das auf der Seite zum Bushof eine angenehme Höhe und einen grosszügigen Grundriss hat. Hier ist der Aussichtsbalkon des Bahnhofterminals. Blickt man in die Tiefe, so übersieht man die sich überschneidenden Linien der Deckenausschnitte, gewinnt den Überblick. Man sieht hinauf in die Kuppel und bewundert die Eleganz ih-

rer Konstruktion. Ein niedriger Glaszyylinder trennt die Kuppel vom unteren Ring ab. Die filigranen Stützen stehen im Freien. Die Kuppel schwebt wie von unsichtbaren Kräften gehalten über einem Lichtband.

Der Eingang

Durch den langen Windfang, eine von oben belichtete Betonschleuse, verlässt man das Gebäude und kommt unter das weit ausladende Dach des Bushofs. Ihn schliesst gegenüber eine Betonmauer ab. Hier wird bald die Glatttalbahn ihre Station (Flughafen Zürich Airport) haben. Es gibt keinen Ort in Zürich und damit in der Schweiz, der besser erschlossen ist. Die Reisestadt ist der Verkehrsmittelpunkt des Landes, der Drehpunkt des öffentlichen Verkehrs. Blickt man zurück, so hat man den einzigen architektonisch bedeutenden Eingang des Flughafens vor sich. Hier ist ein Tor, während es sonst nur automatische Türen gibt. Nur an seiner Landseite hat der Flughafen auch nach aussen ein architektonisches Gesicht. Eine Träne weint man dem Park nach, der um die Kuppel herum hätte entstehen sollen. Er wäre eine Ausseninsel geworden, der Stadtpark für die Reisestadt. Vom Park aus hätte man durch den Glasring in die Tiefe des Gebäudes blicken können.

Zwischen den hohen Parkhäusern 2 und 3 ist der niedrige Bahnhofsterminal eingelassen. Von den grosszügigen Räumen in seinem Innern ahnt man nichts. Doch spürt man die intelligente Sparsamkeit des Konzepts. Der Flughafenterminal steht am richtigen Ort. In das schon Vorhandene eine architektonisch überzeugende Lösung hineindenken, das war die Aufgabe. Wo die Stadt schon gebaut ist, hilft nur Weiterbauen. Die Reisestadt war schon da. Sie hat nun auf der Landseite ihre Mitte erhalten. •

Die Krise der Zivilluftfahrt zwang zum Sparen. Nur die Hälfte der geplanten Ellipse wurde ausgeführt.

