

Airside Center : Drehscheibe mit Aussicht

Autor(en): **Loderer, Benedikt**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **17 (2004)**

Heft [16]: **Flughafenkopf**

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-122515>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Drehscheibe
mit Aussicht

Der Bahnhofsterminal ist die Mitte der landseitigen Reisestadt – ihr luftseitiges Zentrum ist das Airside Centre. Es liegt im Land Transit und hat eine klare Richtung: nach vorn. Der Blick geht nach aussen, hinaus auf das Flugfeld. Die zweite, andere Stadtmitte ist eine Shopping-Galerie auf einem riesigen Aussichtsbalkon.

• Das Airside Centre ist die Umsteigehalle der Schweiz. Der Grundgedanke ist einleuchtend. Zwischen den bestehenden Fingerdocks der Terminals A und B setzt das Projekt vor die bestehenden Gebäude eine neue Transit- und Wartehalle. Sie macht es möglich, beide Terminals von der Mitte her zu erschliessen. Die Zugänge werden in die vorhandene Struktur eingeschnitten oder sind schon da. Die unterirdische Station der Skymetro wird ebenfalls über diese Halle erreicht und damit ist auch das Dock E an das Airside Centre angeschlossen. Jeder Passagier, der wegfliegt, passiert die neue Halle. Seine Lage am Rand des Flugfeldes wird genutzt: eine 250 Meter lange Glasfront gibt den Blick auf den Flugbetrieb frei. Die Passagiere warten auf einem Aussichtsbalkon.

Was die Architekten und Ingenieure der Planergemeinschaft Flughafenkopf (PGF) und die Bauherrschaft nicht wollten, wussten sie von Anfang an. Kein Heathrow. Kein Flughafen, in dem der Passagier ohne Bezug nach aussen in eine Kommerzwelt eingesperrt wird. Kein Kunstlicht-Labyrinth, in dem man sich nur über die Signaletik orientieren kann. Kein Shopping Centre mit den Gates als Ausgängen, aber: einen Flughafen wie Oslo oder Kopenhagen.

Als die Planergemeinschaft Flughafenkopf (PGF) ihre Arbeit begann, war das Konglomerat schon da. Sie plante also auch keinen Flughafen auf der grünen Wiese wie zum Beispiel in München. Dort hatte man einen anonymen Baukasten entwickelt, der auch anderswo stehen könnte. Der Flughafen Zürich musste zürcherisch werden, ein erinnerbarer Leitbau, ein Bild von «Swissness», das die Leute speichern und innerlich mitnehmen.

Drei wesentliche Änderungen

Vier verschiedene Hauptinteressen mussten berücksichtigt werden: die des Flughafenbetreibers, der Fluggesellschaften, der Pass- und Zollkontrolle und der Passagiere (Seite 30). Flughafen oder Shopping Mall? Hier die erfolgreiche Balance zu halten, ist eine der Aufgaben der Architekten. Dieses Gleichgewicht ist aber schwankend. 1996 beim Wettbewerb stammten 60 Prozent der Einnahmen aus dem Kommerz, 40 Prozent brachte der Flugbetrieb, heute, nur sechs Jahre später hat sich das Verhältnis auf 80 zu 20 Prozent verschoben. Die Kommerzflächen im Airside Centre wurden verdoppelt. Das ist die erste wesentliche Änderung gegenüber dem Wettbewerbsprojekt. Die zweite ist das Versenken der Station für die Skymetro. Ursprünglich plante man die Station in Hochlage vor der Fassade, eine eindrückliche Inszenierung des Passagiertransports. Doch →

← Seite 17 **Die Halle ist ein heiterer Ort, sie lädt zum Verweilen ein.**

1 Die Fahnehalle B ist das Gegenstück zur Fahnehalle A, der Oeschgerhalle.

2 Ein Baukasten erlaubt verschiedenste Arten von Orientierungstafeln.

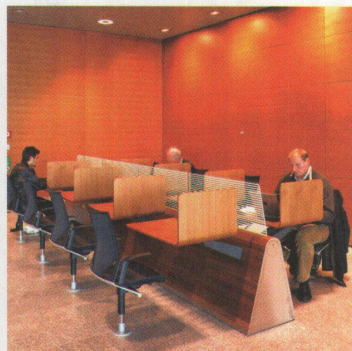




3



4



5



6

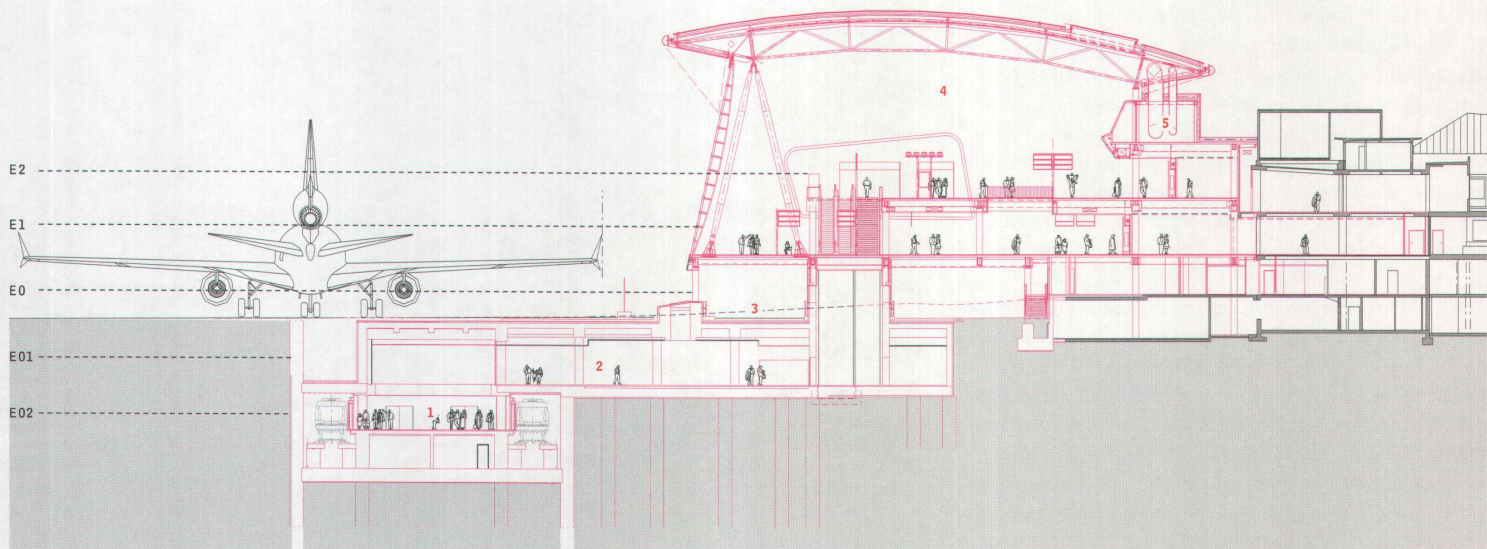
3 Die Verkaufsinselfen wurden wie grosse, unabhängige Möbel in die Halle gestellt.

4 Die Kabinen der Passkontrolle sind kleine elektronische Kraftwerke.

5 Eine Wohltat ist der brauchbare Schreibplatz mit ausreichender Beleuchtung.

6 Die Stützenfüsse sind eine kraftvolle Skulptur und ein technisches Bravourstück.





→ die Entflechtung der Passagierflüsse führte am Ende zu einer durchgehend unterirdischen Linienführung. Die dritte Abweichung vom ursprünglichen Projekt ist das Mehr an Rückbau. Es musste mehr vorhandene Substanz abgebrochen werden als am Anfang geplant.

Die Fahnehalle B

Der Besuch der luftseitigen Reisestadt orientiert sich wiederum am Weg des Passagiers. Das ist der rote Faden, an dem die Planer ihre Entschlüsse aufreihen. Sie tun das an den Entscheidungspunkten, dort, wo die Weichen gestellt werden. Die Architektur unterstreicht durch die Raumgestaltung und die Lichtführung diese Entscheidungspunkte. Wiederum hat der Weg zwei Geschwindigkeiten, vorwärtsdrängend für den Reisenden, verweilend für den Konsumenten und Wartenden. Von der Passerelle über den Graben der Vorfahrt gelangt der Reisende in die Abflugebene des Terminals B. Der hat sich wenig verändert, seine Industriehallenästhetik überzeugt noch heute (Architekten: Gebrüder Pfister und Partner, 1975).

Da der Reisende sein Gepäck schon im Bahnhofterminal abgegeben hat, geht er gleich weiter, nach rechts und gelangt in die neue Fahnehalle B. Sie ist das Gegenstück zur Fahnehalle A, der ursprünglichen Abflughalle der Gebrüder Oeschger von 1953. Aus einer Übergangszone mit schiefwinkligem Grundriss haben die Architekten ein räumliches Ereignis gemacht. Ihre architektonischen Mittel sind einfach: die Überhöhe und das Tageslicht. Ein eindrücklich-gehobener Raum als Bühne für die Abschiedsszenen. Er dient als Stauraum vor der Passkontrolle und verknüpft über eine grosszügige Treppe die obere und untere Ebene des Airside Centres.

Die Häuschen der Passkontrolle sind kleine Computerkraftwerke, die sauber in Chromstahl und Glas eingepackt wurden. Unauffällig, doch zeigen sie durch ihre Zurückhaltung und Reduktion eindrücklich ihren gestalterischen Anspruch. Ein Schweizerprodukt, knapp funktional wie das berühmte Taschenmesser. Im Passkontrollhäuschen ist die schweizerische Entwurfshaltung zusammengefasst. Alles von der Konzeption bis zum Detail stammt aus derselben architektonischen Haltung. Die Konzentration des englischen Entwurfsansatzes ist in den Baukästen der Signaletikbäume und den Anzeigemonitoren zu finden: die vorgeführte und gestaltete Technik.

Jetzt ist der Reisende am Ziel. Er betritt das Airside Centre. Er ist angekommen und wird wieder zum Konsumenten. Das Tageslicht zieht ihn an, er geht ganz selbstverständlich zuerst nach vorn zur riesigen Glaswand und konsumiert als erstes den Ausblick. Wo gibt es einen andern Flughafen, der einen solchen Aussichtsbalkon hat? Es ist nicht der Flugbetrieb allein, der fasziniert, es ist auch das Erleben der Landschaft. Die waldigen Hügelrücken der Umgebung rahmen das Panorama ein. Der Passagier sieht, wie der Flughafen in die Landschaft eingebettet ist. Die verlorene Glaswand zum Flugfeld, die den Oeschger-Bau auszeichnete, jenes «Tor zur Welt», das wird hier im vergrösserten Massstab wieder aufgestossen. Und der Konsument stellt fest: Hier hat der Flughafen eine Fassade, wo er sonst meist nur raumbegrenzende Hüllen hat. Hier gibt es einen Austausch von Innen und Aussen und eine Glaswand kündigt mit ihrer Schrift «Flughafen Zürich» unübersehbar nach aussen den Trichter an, durch den alle Passagierströme fliessen müssen.

Als zweites konsumiert der Passagier den Raum. Er ist von einer gelassenen Heiterkeit erfüllt, die sich auf den Konsumenten überträgt. Er folgt dem grossen Schwung der Linien, misst mit dem Auge die Tragkraft der Stützen, vertieft sich ins Bildungsgesetz der Deckenstäbe. Ein ruhiger Raum, trotz aller Reisehektik. Zum Verweilen geschaffen.

Die Sorgfalt des Verweilens

Das Airside Centre ist eine Wartehalle, keine Shopping Mall und doch ist sie es trotzdem. Rund 60 Geschäfte des oberen Segments sind im Airside Centre untergebracht. Die Verdoppelung der Verkaufsflächen führte zu einem massiven, zweigeschossigen Baukörper in der Halle, ursprünglich war er niedriger und offener geplant. In die Läden durfte kein direktes Tageslicht einfallen und die Feuerpolizei verlangte eine Sprinkleranlage, was zu einem geschlossenen Körper führte. Die Architekten machten daraus zwei übergrosse Möbel, deren Holz- und Metallhülle betont. Für die Ladenfronten gelten genaue Spielregeln, die die Materialien und die Beschriftung bestimmen. Die seitlich in den Rahmen um die Läden eingelassenen Schaukästen vereinheitlichen die Schrägsicht und verhindern ein wildes Dekorieren. Zwei wohlgepflegte Einkaufsstrassen liegen übereinander. Sie sind auch die Transitverbindungen zwischen den beiden Terminals →

Querschnitt Halle und Skymetrostation

- 1 Station Skymetro
- 2 Einreisehalle
- 3 Servicestrasse
- 4 Halle
- 5 Medienkanal
- E2 Galerie Airside Centre
- E1 Hauptebene Airside Centre
- E0 Flugfeld/Tarmac
- E01 Einreisehalle
- E02 Skymetro
- Neubau
- Altbau

1 Die Decke bestimmt die Raumwirkung. Man erlebt die Halle als einen einzigen, riesigen Raum.

2 Die Einkaufsstrasse ist ruhig und zurückhaltend. Besonderes Detail: die Schaukästen in den Leibungen der Ladenfronten.

→ A und B. Auf diese hintere Schicht folgt die Laden-, an der Glasfassade die Warteschicht. Diese Schichtung trennt die Nutzungen und sorgt für eine ruhige Wartelandschaft. Ein Element sei stellvertretend für die Sorgfalt herausgehoben, mit der man dem Konsumenten das Warten erleichtert: die Schreibtische. Etwas abseits des Hauptverkehrs haben die Architekten kleine, offene Kabinen eingerichtet, die ein bequemes, sitzendes Schreiben erlauben und die sogar eine angenehme Leuchte haben. Selbstverständlich gibt es auch einen Internetanschluss. Sie zeigen, welche Mühe die Architekten sich um das Verweilen machten. Das Grundkonzept des Sitzmobiars stammt aus dem Dock E und wurde in das Airside Centre integriert.

Der Konsument wird wieder zum Reisenden und fährt mit der Rolltreppe nach unten, wo er in die Einreisehalle kommt, die auch Ausreisehalle ist. Ein Oberlichtband beleuchtet die diszipliniert-einfache Säulenhalle. Hier ist die Balance von Kommerz und architektonischem Gestaltungsanspruch gelungen. Eine wohl platzierte, die ganze Längswand füllende Reklamewand korrespondiert mit der kontrollierten Reduktion der Wand-, Boden- und Deckenmaterialien. Einen Durchbruch nach unten nimmt den zweigeschossigen Abgang zum Bahnsteig auf. Bahnperon und Einreisehalle sind sehr geschickt räumlich miteinander verbunden. Man hat selbst im Bahntunnel nie das Gefühl, tief im Boden eingeschlossen zu sein. Die Skymetro fährt ein, lautlos und von Geisterhand gelenkt. Der Reisende verschwindet.

Das heitere Schaufenster

Die Reisetadt Flughafen hat zwei ungleiche Quartiere, die vom Graben der Vorfahrt voneinander getrennt werden. Der Marktplatz im Bahnhofterminal, der in der schweizerischen Eidgenossenschaft liegt, ist quirlig und voller Alltag. Das Airside Centre hingegen liegt im Lande Transit und ist ruhig und exklusiv. Dieser langgeschwungene, grosszügige Einraum ist ein Salon, kein Marktplatz. Seine Raumform ist eindeutig und eindrücklich, genauer: unvergesslich. Auf einer Zündholzschachtel kann man sie im Wesentlichen skizzieren. Der Raum ist gerichtet, die Aussicht regiert: vorn ist das Rollfeld, hinten die Ladenstrasse.

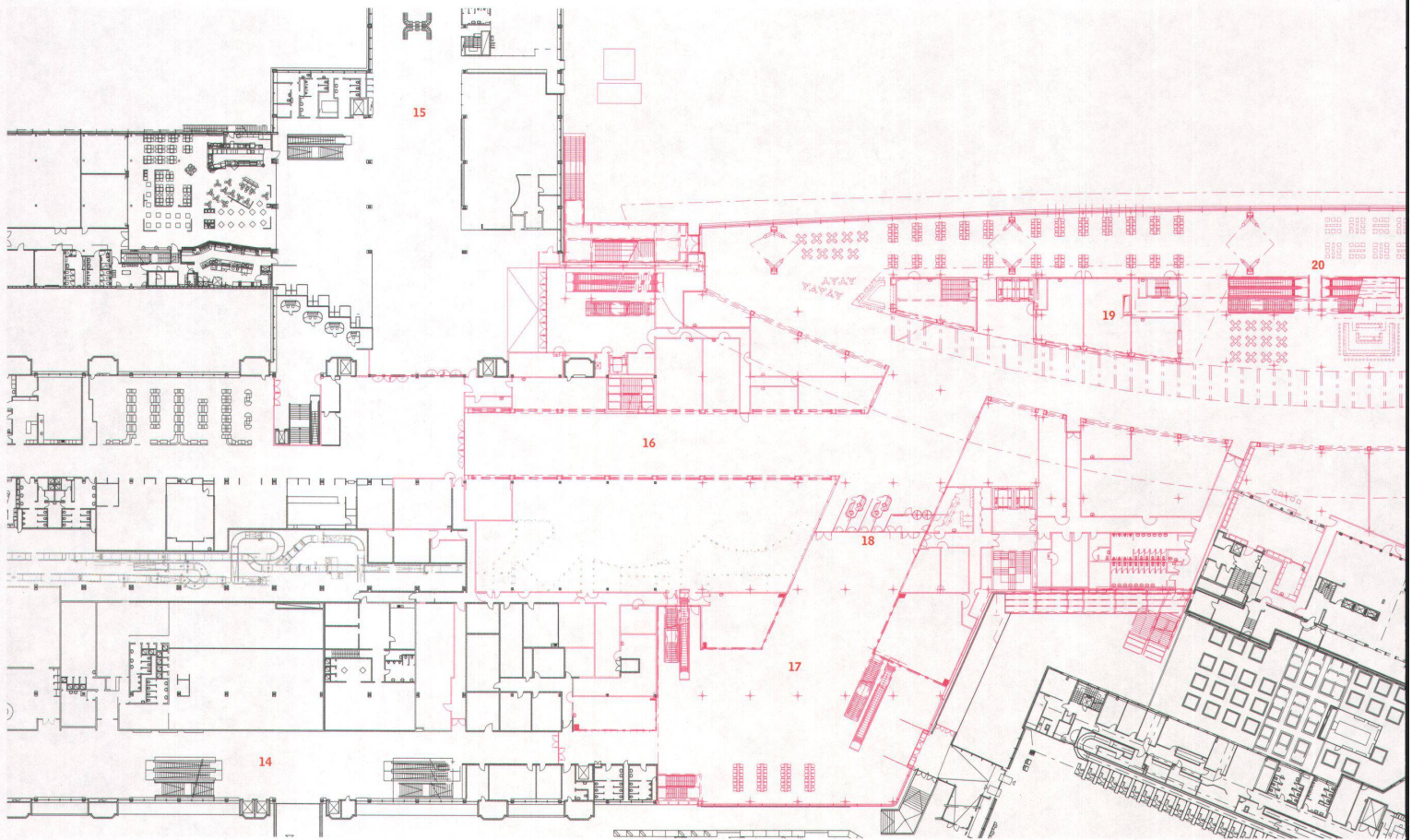
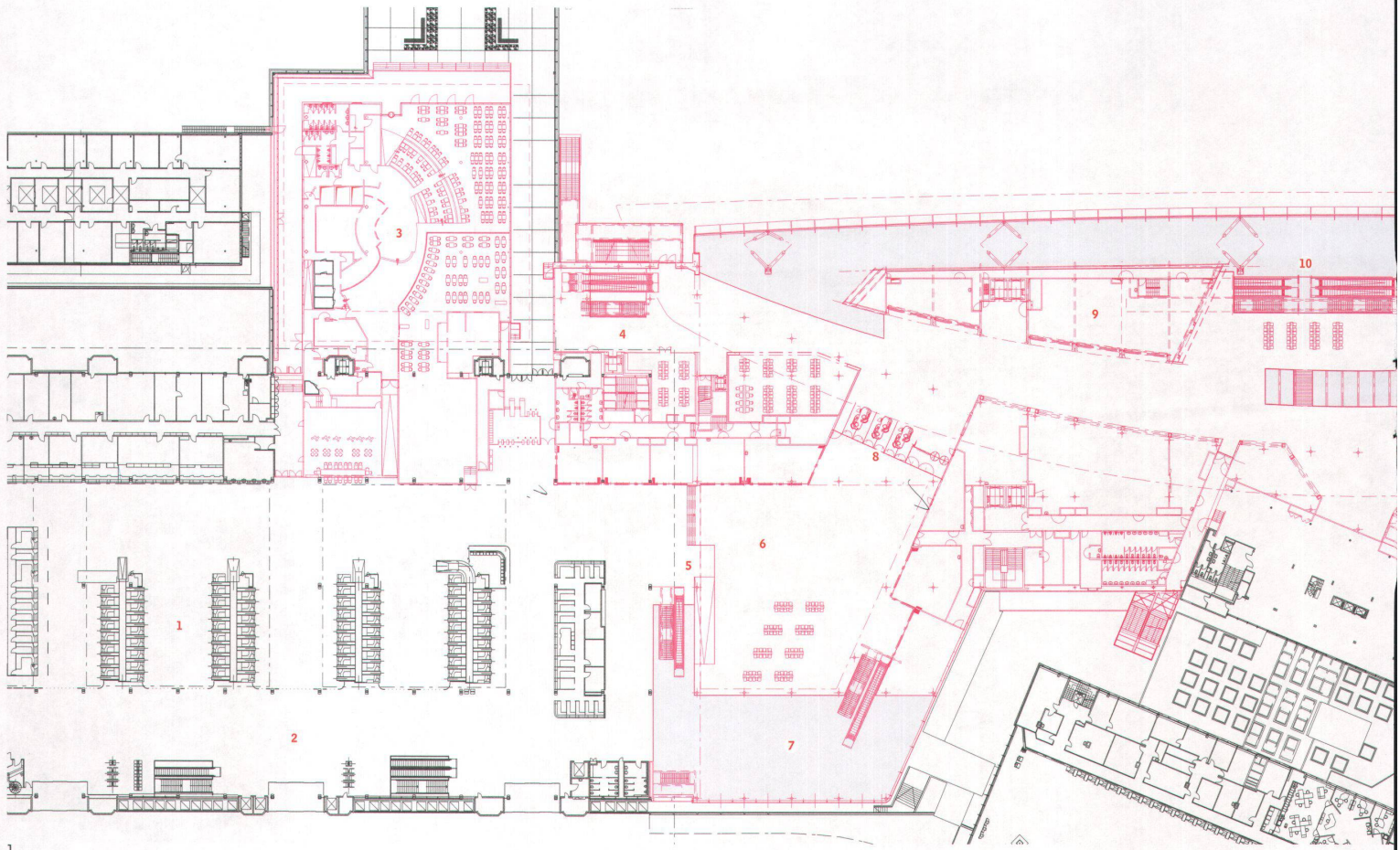
Die weissen Stützen, das Gitterwerk des Dachs und der riesige Glasvorhang betonen die technische Konstruktion der Halle, sie führt vor, wie sie gemacht ist. Bei aller Präzision ist dieser Raum und seine Konstruktion nicht richtig landesüblich. Es ist nicht die schweizerische Uhrenmacherei am Werk, sondern englischer Menschenverstand, der der Radikalität misstraut. Nichts ist aufs Äusserste getrieben, nichts ist überspannt. Die Stützen sind nie spindeldürr, die Kanten nie messerscharf, die Details nie poliert. Gelassen ist das Gegenteil von radikal. Darum ist auch der Aufenthalt im Airside Centre mitten im Flugbetrieb angenehm und unangestrengt. Beiden, dem Reisenden und dem Konsumenten wird viel Stress erspart. Das Airside Centre ist im Wortsinn ein Schaufenster. Die Schweiz sieht auf die Welt hinaus, die mit den Flugzeugen zu Gast kommt. Doch die Welt sieht auch in die Schweiz hinein, die sich als modern und selbstverständlich darstellt. Wer auf dem Balkon steht, sieht und wird gesehen. •

1 Die Glaswand zum Flugfeld verändert sich mit der Tageszeit von halbtransparent tagsüber ...

2 ... zum Leuchtkörper nachtsüber. Mal ist sie opak, mal transparent, mal Festkörper, mal Laterne.







1 Grundriss Galerie Airside Centre E2

- 1 Check-in B
- 2 Verteilzone Terminal B
- 3 Restaurant North Northwest
- 4 Abgang zum Terminal B
- 5 Zugang zur Fahnenhalle B
- 6 Fahnenhalle B Galerie
- 7 Fahnenhalle B Luftraum
- 8 Passkontrolle
- 9 Verkaufinsel
- 10 Abgang zur Einreisehalle und Skymetro
- 11 V-Stützen
- 12 Luftraum Oeschgerhalle
- 13 Abgang Terminal A

2 Grundriss Hauptebene Airside Centre E1

- 14 Korridor Zwischengeschoß
- 15 Fingerdock B
- 16 Verbindungsgang zum Fingerdock B
- 17 Fahnenhalle B
- 18 Passkontrolle
- 19 Läden
- 20 Abgang Einreisehalle
- 21 Oeschgerhalle
- 22 Durchgang zum Terminal A
- 23 Verteilzone Fingerdock A
- 24 Fingerdock A

- Neubau
- Altbau

