

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art

Band: 63 (1976)

Heft: 3: Zug und Flug = Train et vol

Artikel: Flughafen Zürich, Terminal B : Architekten Gebrüder Pfister und Partner

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-48566>

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: 09.01.2026

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

Flughafen Zürich, Terminal B



Bauherrschaft und örtliche Bauleitung: Flughafen-Immobilien-Gesellschaft, FIG
 Architekten: Gebrüder Pfister und Partner, Zürich
 Innenarchitekten: Keller und Bachmann, Zürich
 Bauingenieur: M. Walt, Zürich
 Restaurantplanung: W. Labhard, Architekt SIA, und Keller und Bachmann, Innenarchitekten, Zürich
 Elektroinstallationen: Baumann, Koelliker AG, Zürich
 Heizung, Lüftung, Klima, Leitungskoordination: W. Wirthensohn, Luzern
 Sanitäroperationen: K. Bösch AG, Unterengstringen
 Grafik: Müller-Brockmann + Co., Zürich
 Projektorganisation und Nahtstellenprobleme: Basler & Hofmann, Zürich

Am 1. November 1975 ist im Flughafen Zürich der neue Flughof Terminal B, das zweite Passagierabfertigungsgebäude mit dem dazugehörigen Parkhaus B, eröffnet worden. Damit ist für den Benutzer der wohl wichtigste Teil des Flughafenausbau erreicht, der zugleich auch in der

Planung und Ausführung der dritten Ausbaustufe einen wesentlichen Schritt darstellt (siehe «werk» 4/73). Trotz der Grösse des Bauvorhabens und der damit verbundenen komplexen Planungsprobleme ist dem Projektierungsteam eine sorgfältige Bearbeitung bis in das für den Benutzer spürbare Detail gelungen.

Planungs- und Baugeschichte

Die Planungs- und Baugeschichte des Flughafens ist von zahlreichen Programmänderungen gekennzeichnet. Während der Ausbau des Flughofes (heute Terminal A) noch 1958 vom Stimmabstimmung nur im Rahmen eines reduzierten Projektes genehmigt worden war, befürwortete der Souverän 1970 mit grossem Mehr den Kredit für Vorfeld- und Pistenweiterung im Rahmen der dritten Ausbaustufe, die noch im gleichen Jahr an die Hand genommen wurde und 1976 ihren Abschluss findet. Nachträglich ins Projekt eingefügt wurde ein direkter Anschluss an das SBB-Netz, der entsprechende planerische und bauliche Massnahmen verlangte und erst 1981 in Betrieb genommen wird. Überhaupt hatten sich Raumprogramm und Betriebskonzept während der Zeit der Verwirklichung noch laufend der technischen

1 Abflughalle im 2. Obergeschoss des neuen Terminals B. Die vier zentral angeordneten Gruppen von 15 Check-in-Schaltern gewährleisten eine übersichtliche und rasche Abfertigung auch in Spitzenstunden. Im Hintergrund die Passkontrollschanter.

und organisatorischen Entwicklung der Luftfahrt anzupassen.

Die Planung des Flughafenausbau fiel in eine Zeit des ständig zunehmenden Flugreiseverkehrs. Die heutige Kapazität der Passagierabfertigungsbauten – der Terminal B ist für 6 Millionen Jahrespassagiere konzipiert – rechnet mit einer Reserve bis in die achtziger Jahre. Bei den heutigen geringeren Zuwachsraten wird die Vollausnutzung verzögert, und die im Gesamtplan vorgesehene Erweiterung durch zwei weitere Terminals ist in weite Ferne gerückt.

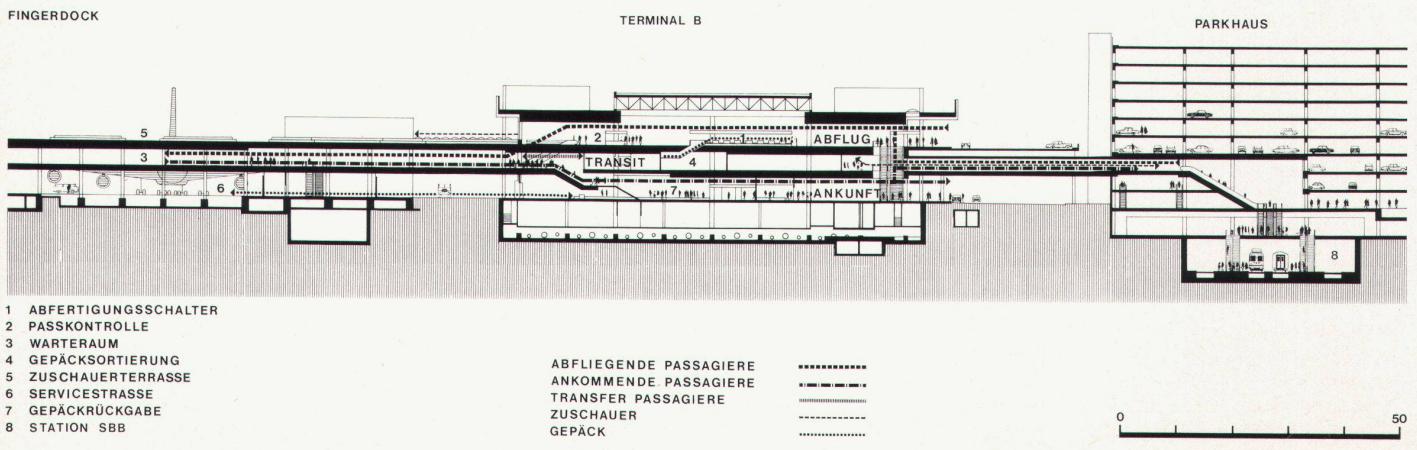
Nicht nur die ungewöhnlich hohe Baudichte (50 Mio. Franken/Hektare), sondern auch die Vielzahl der beteiligten Instanzen stellte für die Realisierung dieses grossen Bauvorhabens ganz besondere Probleme. Gemäss Flughafenorganisation sind die Kompetenzen und Finanzierungen aufgeteilt auf Bund, Kanton, FIG, Swissair, die SBB und die Benzingesellschaften. Obwohl die dadurch entstehenden Nahtstellenprobleme mit besonderer Sorgfalt angegan-

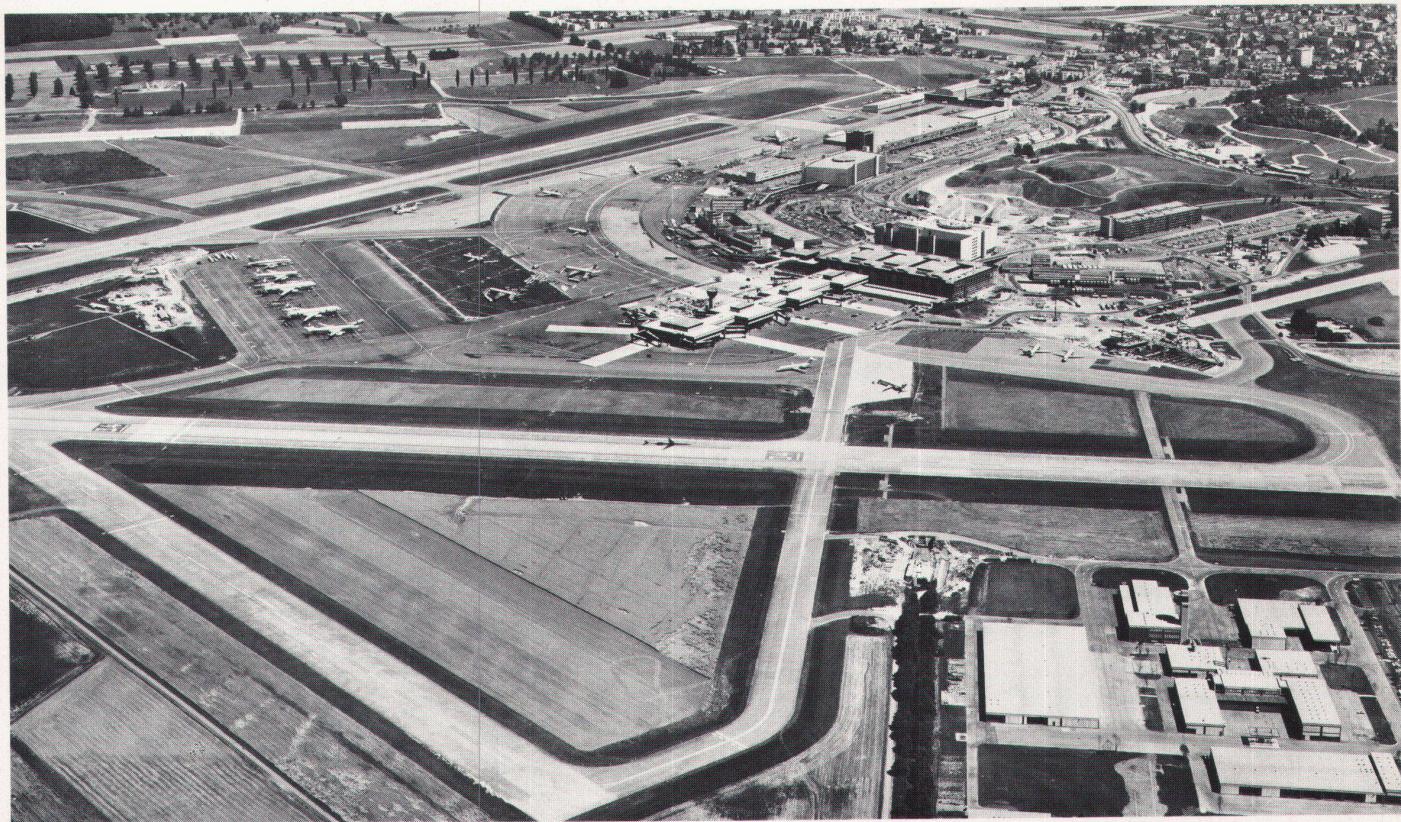


Situation

- | | | |
|---------------------------|-------------------------------|----------------------------------|
| 1 Terminal A | 6 Parkhaus B | 11 Werft 2 |
| 2 Terminal B | 7 Parkhaus F | 12 Werft 3 |
| 3 Fracht West | 8 Parkhaus E | 13 Werkhof Flughafen |
| 4 Fracht Ost | 9 Technischer Dienst Swissair | 14 Piste 16-34 (Blindlandepiste) |
| 5 GAC (Privatluftverkehr) | 10 Werft 1 | 15 Piste 10-28 (Westpiste) |

Systemschnitt Terminal B





gen worden sind, sind sie trotz allem an manchen Stellen ein Grund für eine scheinbar unüberwindliche Komforteinbusse für den Benutzer. Wohl kommt man heute trockenen Haup tes vom Flugzeug in das Ankunftsgebäude, doch muss der Benutzer des Parkhauses F über öffentlichen Grund gehen und hat dadurch mit voller Gepäckladung eine Unterbrechung der Überdachung in Kauf zu nehmen. Während die Flughafengebäude eine mehr oder weniger einheitliche architektonische Sprache sprechen, befindet man sich auf der Vorfahrtsrampe der Überdachung der Halbinsel gegenüber, die sich in das Gesamtbild nur schlecht integriert.

Kosten

Im Rahmen der dritten Ausbauetappe, deren Gesamtkosten 1969 auf 1,3 Mia. Franken veranschlagt worden waren, wurden für den Terminal B (540 000 m³) 186 Mio. Franken eingesetzt. Der detaillierte Kostenvoranschlag rechnete 1971 mit 270 Mio. Franken. Obwohl die meisten Arbeiten noch in der absoluten Hochkonjunktur vergeben worden sind, wird sich die Bausumme mit allen aufwendigen technischen Installationen bei etwa 305 Mio. Franken halten, was nicht der vollen Teuerung entspricht. Die Auswirkungen der Investitionen auf die Betriebskosten fallen trotzdem für die Mieter und Benutzer in eine weniger günstige Zeit.

Wohl sind die hohen Kosten zum Teil auf die perfekte Ausführung zurückzuführen, doch hat man sich dazu ganz bewusst entschieden, mit dem Ziel, eine lange Amortisationsfrist und eine Beschränkung der Instandhaltungskosten zu erreichen. Zudem hat die Grösse des Bauvorhabens Spezialentwicklungen erlaubt, die dank der einheitlichen Gestaltung in beachtli-

cher Serie haben produziert und auf spezielle Anforderungen haben abgestimmt werden können, ohne dass dies zu Mehrkosten geführt hätte.

Planungsgrundlagen

Bereits der von den Architekten 1967–1969 im Zusammenhang mit dem Studium des Pisten ausbaus erarbeitete Richtplan bestimmte weitgehend die Konzeption des Terminals:

- Erweiterung durch autonome Terminal einheiten mit zugeordnetem Parking;
- Abfertigung der Grossraumflugzeuge an Fingerdocks, Erschliessung von abgelegenen Standplätzen durch Busse;
- Konzentration der Passagierabfertigung auf drei Geschossen (oben Abflug, unten Ankunft, in der Mitte Einstieg, Transit und Verbindung zum Parkhaus).

Dem Projekt des Terminals liegt ein Betriebskonzept zugrunde (siehe «werk» 4/73, Seiten 422–426), das die Erschliessung, den Passagierfluss und den Gepäckfluss funktionell regelt und auch die Bedürfnisse der Zuschauer und Begleiter berücksichtigt. Die betrieblichen Gegebenheiten erforderten eine Aufteilung der Terminals nach Flugdestinationen.

Material, Gestaltung

Bauherrschaft und Architekten waren sich einig im Bestreben, der Bedeutung des ersten Flughafens der Schweiz und dem mit der Faszination des Fliegens verbundenen emotionalen Wert durch gestalterische Massnahmen Rechnung zu tragen. Außerdem mussten eine maximale Flexibilität sowie die Erweiterungsfähigkeit gemäss Masterplan in Konstruktion und

2 Flugaufnahme des Flughafens Zürich: Der Flughafen Zürich kurz vor der Inbetriebnahme des Terminals B mit Fingerdock und zugeordnetem Parkhaus B (2100 Plätze). Links daran anschliessend und mit Korridoren verbunden der bisherige Terminal A. Die rund 500 000 m² grosse Flugzeugabstellfläche wird unten durch die Instrumentenlandepiste und links durch die Westpiste begrenzt. Ganz rechts die Stadt Kloten, auf deren Gebiet der Flughafen Zürich liegt.

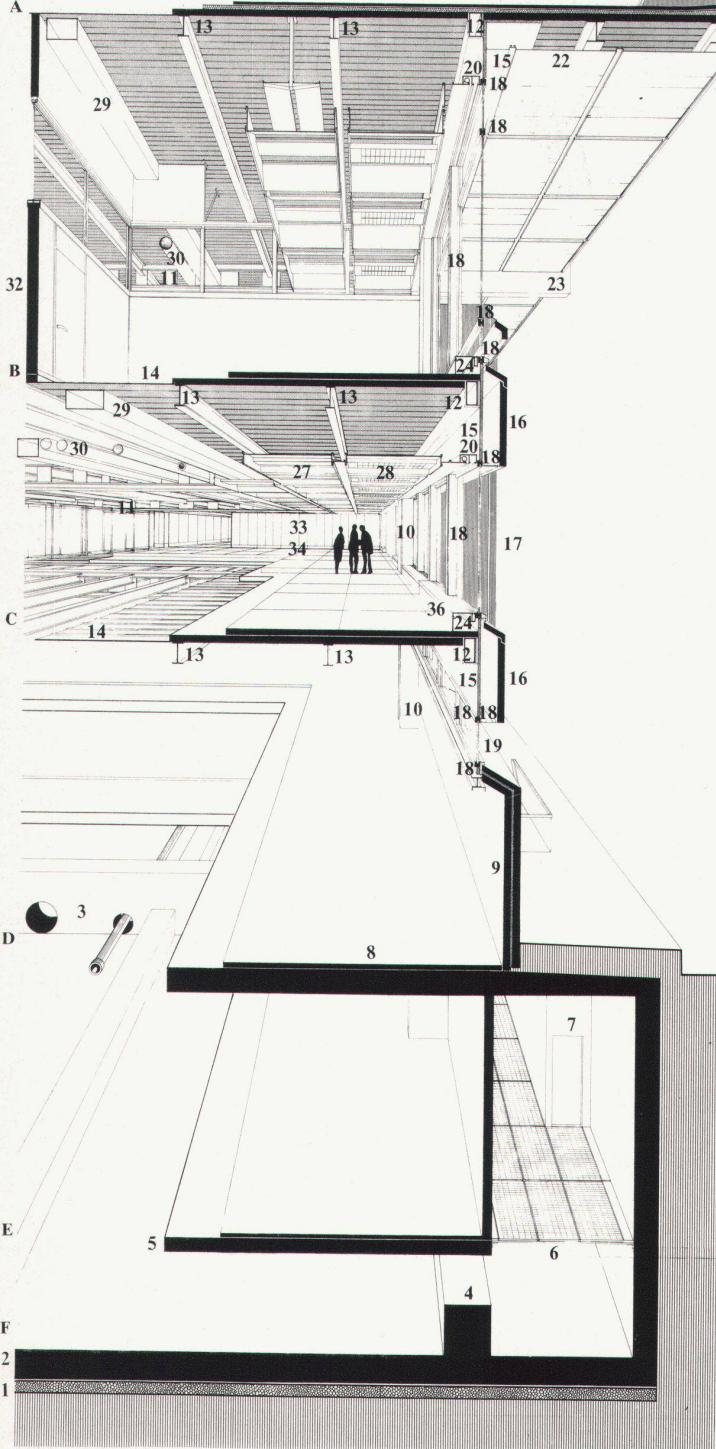
Gestaltung berücksichtigt werden. Installations- und Wartungsfreundlichkeit, rascher Baufortschritt und Wirtschaftlichkeit waren weitere Kriterien für die architektonische Planung.

Der heutige Terminal B ist als Teil einer Leitvorstellung des Gesamtausbau zu verstehen. Der kubische Baukörper des Hauptbaus wird durch die Installationsschächte vor der Fassade gegliedert. Das Fingerdock mit einem zurückgesetzten Erdgeschoss hat dagegen eine geschlossenere Fassade.

Mit der farbigen Gestaltung und der Materialwahl sollte der neue Terminal innerhalb der architektonischen Dissonanzen im Flughafenareal seine persönliche, ruhig-harmonische Note erhalten: Die Brüstungs- und Sockelteile sind aus leicht braun eingefärbtem, sandgestrahltem Beton. Die metallische Struktur des Baus zeigt sich bei den Vordachstützen und den Konsolen aus Aluguss und bei den freigestellten Fassadenstützen im Fingerdock. Die dunkelbraun eloxierten Profile der Fassadenkonstruktion sind farblich auf das bronzefarbene Sonnenschutzglas abgestimmt.

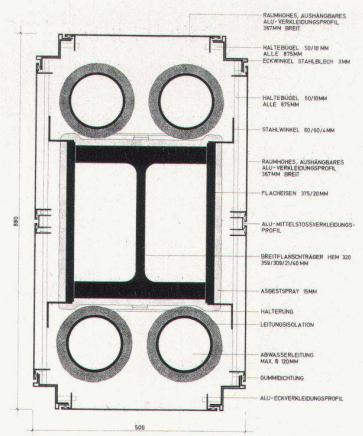
Die Gestaltung der Innenräume basiert auf einem modularen Aufbau des Grundrisses und einem Höhenraster. Die Innenräume sind durch das Schaffen gut zugänglicher Vertikalverbindungen in den grossen Installations schächten vor der Fassade sowie an den Stützen

Perspektivischer Fassadenschnitt

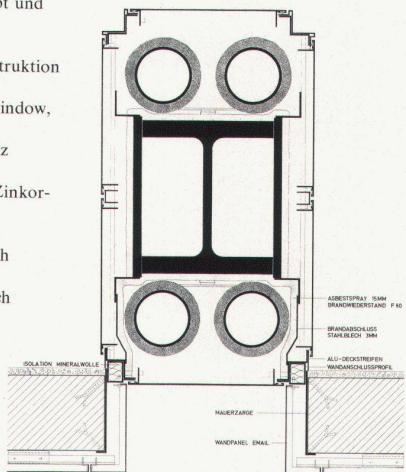


- 1 Magerbeton, 20 cm
- 2 Fundamentplatte, 50 cm
- 3 Querrippen mit Aussparungen
- 4 Längsrippen
- 5 Kellerbodenkonstruktion 6 cm
- 6 Prelamplatte, 19 cm Beton, 5 cm Unterlagsboden
- 7 Leitungskorridor mit Gitterrostabdeckung
- 8 Kellerdecke 40 cm Eisenbeton, 10 cm Unterlagsboden
- 9 Fassadenelement in Betonsandwichkonstruktion
- 10 Fassadenstütze in Stahl
- 11 Querriegel in Stahl mit Aussparungen für Installationen
- 12 Fassadenträger
- 13 Deckenträger
- 14 Obergeschosdecken: Holorib-Profilblech, 12 cm Beton, 10 cm Unterlagsboden
- 15 Alucopan-Sandwichplatte, 47 mm
- 16 Vorfabriziertes Fassadenelement aus Beton, leicht eingefärbt und sandgestrahlt, hinterlüftet
- 17 Installationsschacht
- 18 Vollisolierter Fassadenkonstruktion aus eloxiertem Alu
- 19 Sonnenschutzglas PPG Twindow, LHR Solarbronze
- 20 Innenliegender Blendschutz
- 21 Alcast-Alugussplatte
- 22 Untersichtverkleidung in Zinkblech, schallabsorbierend
- 23 Konsolenverkleidung aus eloxiertem Aluminiumblech
- 24 Fensterblasluftheizung
- 25 Kassettendecke, 40 cm hoch
- 26 Reflexleuchte
- 27 Kassettendecke, 20 cm
- 28 Reflexleuchte
- 29 Lüftungsinstallationen
- 30 Sanitärräumlichkeiten
- 31 Elektrotrassee
- 32 Gipswand, 10 cm
- 33 Wandverkleidung in emailiertem Stahlblech
- 34 Gummisockel

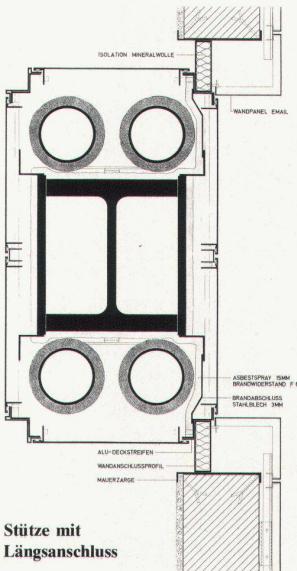
- A Dachgeschoss
 B Abfluggeschoss
 C Transitgeschoss
 D Ankunfts geschoss
 E Untergeschoss
 F Leitungsgeschoss



Stütze



Stütze mit Queranschluss



Stütze mit Längsanschluss

Bildlegenden zur nächsten Seite:

3 Terminal B, Fingerdock: Am Fingerdock sind 9 Standplätze mit schwenkbaren Teleskopladestegen für Großraumflugzeuge eingerichtet. Vom markanten, sogenannten Ramp-Control-Turm aus wird der gesamte Rollverkehr auf dem Flugsteig koordiniert und geleitet. Das Dach des Fingerdocks bietet dem Zuschauer die Möglichkeit, den Flugbetrieb aus nächster Nähe und in bester Lage zu ver-

folgen. Aus Sicherheitsgründen werden jedoch alle Zuschauer vor dem Betreten der Terrasse durch Sicherheitsbeamte kontrolliert.

4 Servicestrasse unter dem Fingerdock: Hier verkehren die Vorfeldbusse, welche die Passagiere von den 8 Busgates (im Hintergrund rechts) zu den Flugzeugabstellplätzen auf dem Vorfeld und von diesen zurück fahren. Vorne rechts die sogenannte Busankunft.

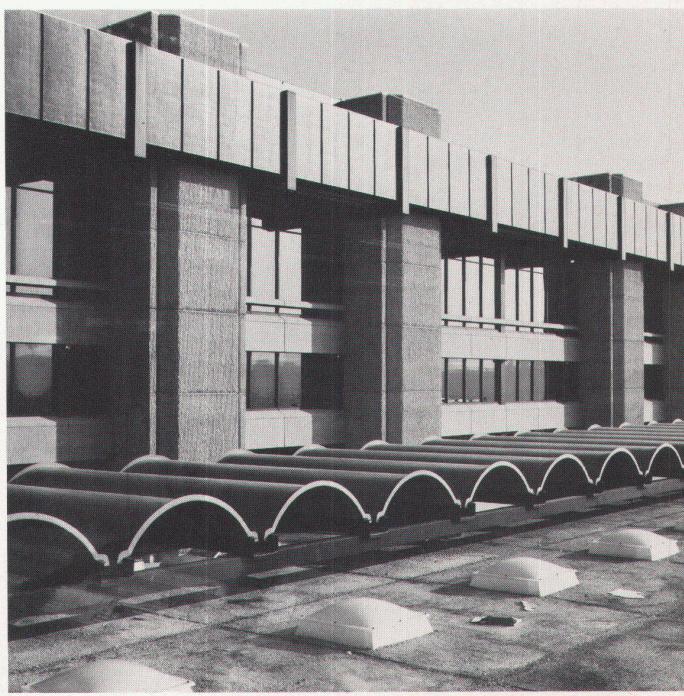
5 Terminal B, Hauptgebäude: die stark gegliederte Hauptfassade mit den markanten Installationstürmen. Hinter dem breiten Dachgesims ist ein Teil der zahlreichen technischen Zentralen plaziert. Die verwendeten Materialien sind strukturell und farblich sorgfältig aufeinander abgestimmt: naturfarbener Strukturbeton, braun eingefärbte Brüstungsplatten, dunkelbraune Alugussplatten, eloxierte Fensterkonstruktionen mit Bronzeverglasung.



3



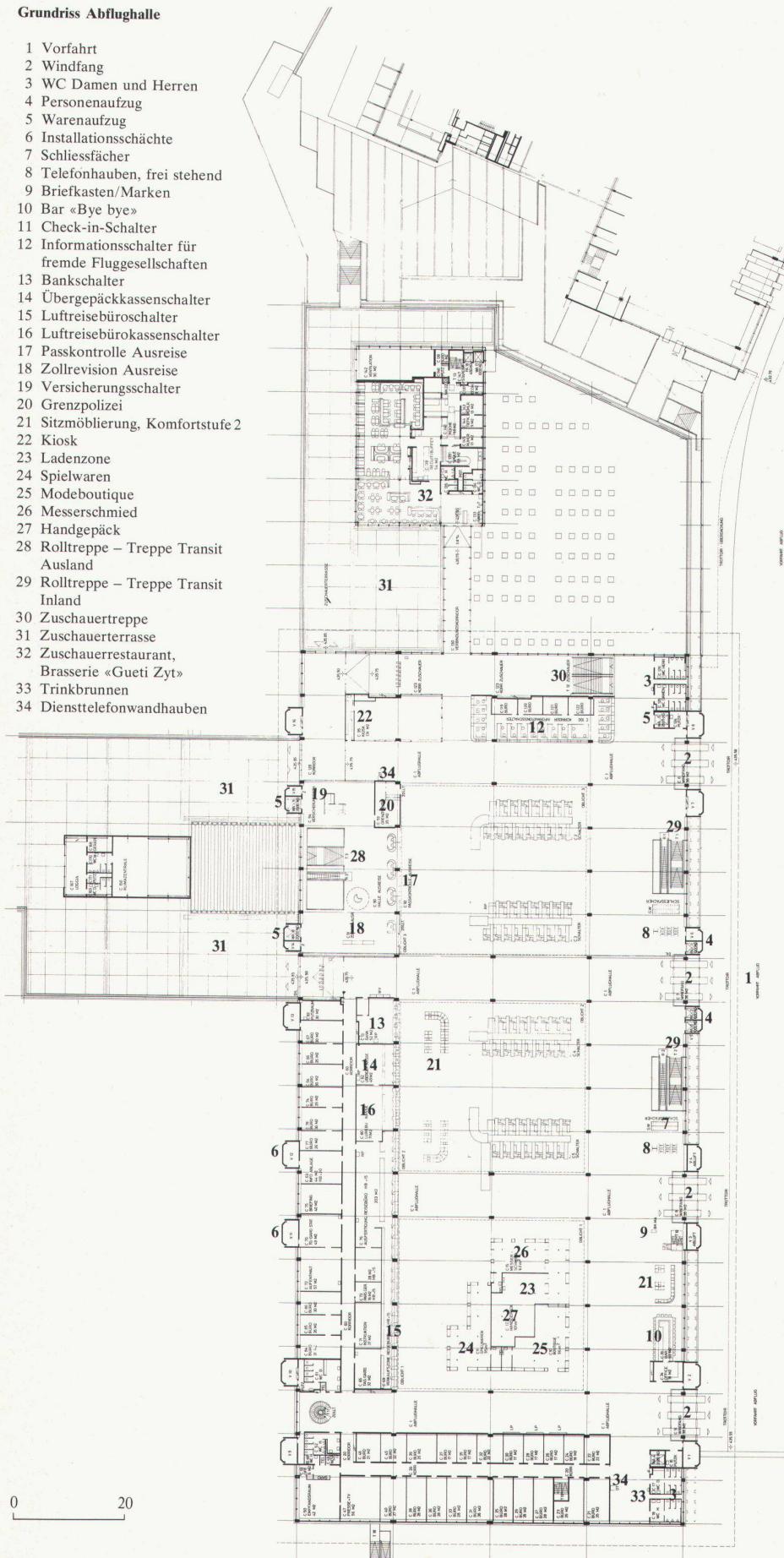
4



5

Grundriss Abflughalle

- 1 Vorfahrt
 - 2 Windfang
 - 3 WC Damen und Herren
 - 4 Personenaufzug
 - 5 Warenaufzug
 - 6 Installationsschächte
 - 7 Schliessfächer
 - 8 Telefonhauben, frei stehend
 - 9 Briefkasten/Marken
 - 10 Bar «Bye bye»
 - 11 Check-in-Schalter
 - 12 Informationsschalter für fremde Fluggesellschaften
 - 13 Bankschalter
 - 14 Übergepäckkassenschalter
 - 15 Luftreisebüroschalter
 - 16 Luftreisebürokassenschalter
 - 17 Passkontrolle Ausreise
 - 18 Zollrevision Ausreise
 - 19 Versicherungsschalter
 - 20 Grenzpolizei
 - 21 Sitzmöblierung, Komfortstufe 2
 - 22 Kiosk
 - 23 Ladenzone
 - 24 Spielwaren
 - 25 Modeboutique
 - 26 Messerschmied
 - 27 Handgepäck
 - 28 Rolltreppe – Treppe Transit Ausland
 - 29 Rolltreppe – Treppe Transit Inland
 - 30 Zuschauertreppe
 - 31 Zuschauerterrasse
 - 32 Zuschauerrestaurant,
Brasserie «Gueti Zyt»
 - 33 Brunnen
 - 34 Diensttelefonwandhauben



weitgehend von flexibilitätsbehindernden Kernzonen befreit. Durch die Beschränkung der Bauelemente auf eine «Sprache» und durch ein konsequent zur Anwendung gebrachtes Material- und Farbkonzept ist eine gestalterische Einheit angestrebt worden. Bei einem Bauvorhaben von der Dimension des Terminals B, bei dem der Innenausbau zu 80% aus vorfabrizierten Elementen besteht, ist die Wahl der Materialien und Farben durch Bauherren und Architekten mittels Bemusterung auf der Baustelle nicht mehr möglich. Materialien und Farben sind weitgehend in der Planungsphase und während der Erstellung des Rohbaus bestimmt worden.

In den Räumen hat man eine beruhigende, Sicherheit versprechende Atmosphäre zu schaffen versucht, im Gegensatz zum Wagnis des Fliegens. Zum Ausdruck kommt dies in einer sachlichen Eleganz und einer Perfektion voller «Understatement», deren Werte sich unaufdringlich in das Gesamtbild einfügen. Dazu kamen bei der Materialwahl rein praktische Kriterien, wie zum Beispiel Haltbarkeit, Auswechselbarkeit, Reinigung. Es wurde darauf geachtet, dass Materialien und Farben sowie die Farben untereinander in jeder Kombination harmonieren. Sämtliche vorgesehenen Materialien und Farben wurden in einer Dokumentation zusammengestellt, die während der ganzen Ausbauphase ein unentbehrliches Werkzeug war. Aus einem Material- und Farbmusterarchiv konnten die Unternehmer jederzeit Muster beziehen.

Besondere Anforderungen wurden an das Deckensystem gestellt. Man wollte jeden sichtbaren Beleuchtungskörper vermeiden, um nicht durch Blendung Information und Wegweisung zu beeinträchtigen. Es wurde eine plastische Kassettendecke entwickelt, welche mit verschiedenen Typen die unterschiedlichen Höhen der Installationszonen aufnimmt. Die Luftaustritte der Klimaanlage sind zwischen den Deckenelementen angebracht und durch flexible Rohre mit den Lüftungskanälen verbunden. Die perforierten Elemente aus thermolackiertem, verzinktem Eisenblech tragen durch ihre plastische Verformung zur Schalldämpfung bei.

Auch der Gestaltung der Schalteranlagen ist besondere Aufmerksamkeit geschenkt worden, müssen sie doch als Kontaktstelle zwischen Personal und Fluggast vielfältigen Anforderungen gerecht werden. Sämtliche Schalter besitzen eine Art Haube, in der die verschiedensten Geräte untergebracht sind und die als optisches Trennelement in den Schalterfronten wirken. Front und Hauben sind mit feuervermailiertem Stahlblech verkleidet.

Bildlegenden zur nächsten Seite:
6, 7 Abflughalle: Drei stützenlose Oblichter von etwa 35/40 m überspannen die Abflughalle. Die Einbauten – Check-in-Schalter und Einkaufszone – sind entsprechend der geforderten Flexibilität im Baukastensystem frei in diesen Raum gestellt.

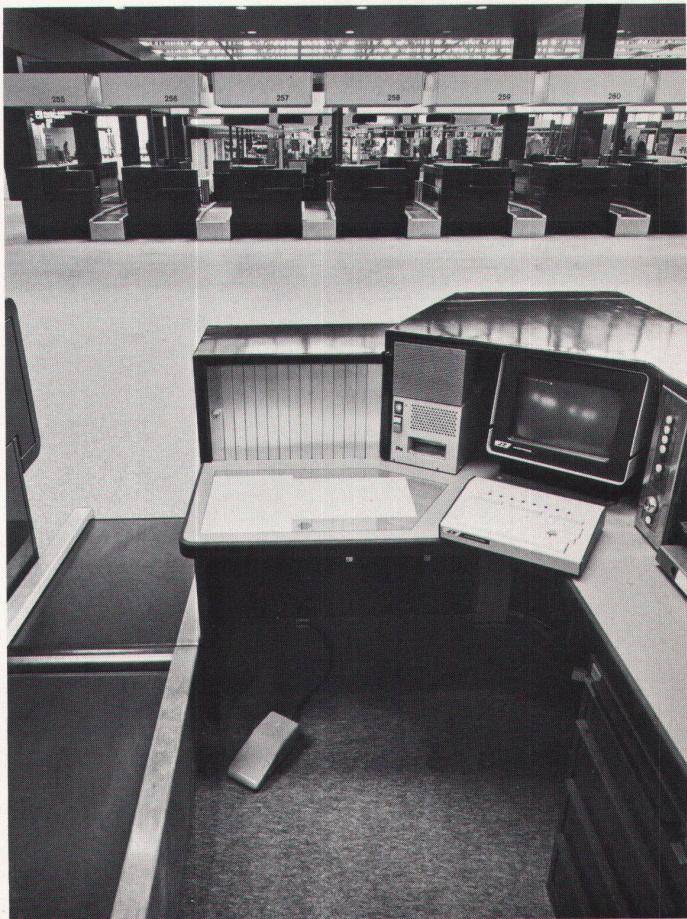
8, 9, 10 Check-in-Schalter: Die formal einheitlichen, mit farbig emailliertem Stahlblech gestalteten Abfertigungsschalter sind so konzipiert, dass die betrieblichen Anforderungen optimal erfüllt werden können. Sämtliche Bauenteile sind konsequent und sauber durchgestaltet. Die verschiedenen Materialien sind einheitlich und materialgerecht verwendet. Jeder Arbeitsplatz ist gemäss dem spezifischen Arbeitsablauf rational gestaltet und eingerichtet



6



7



8

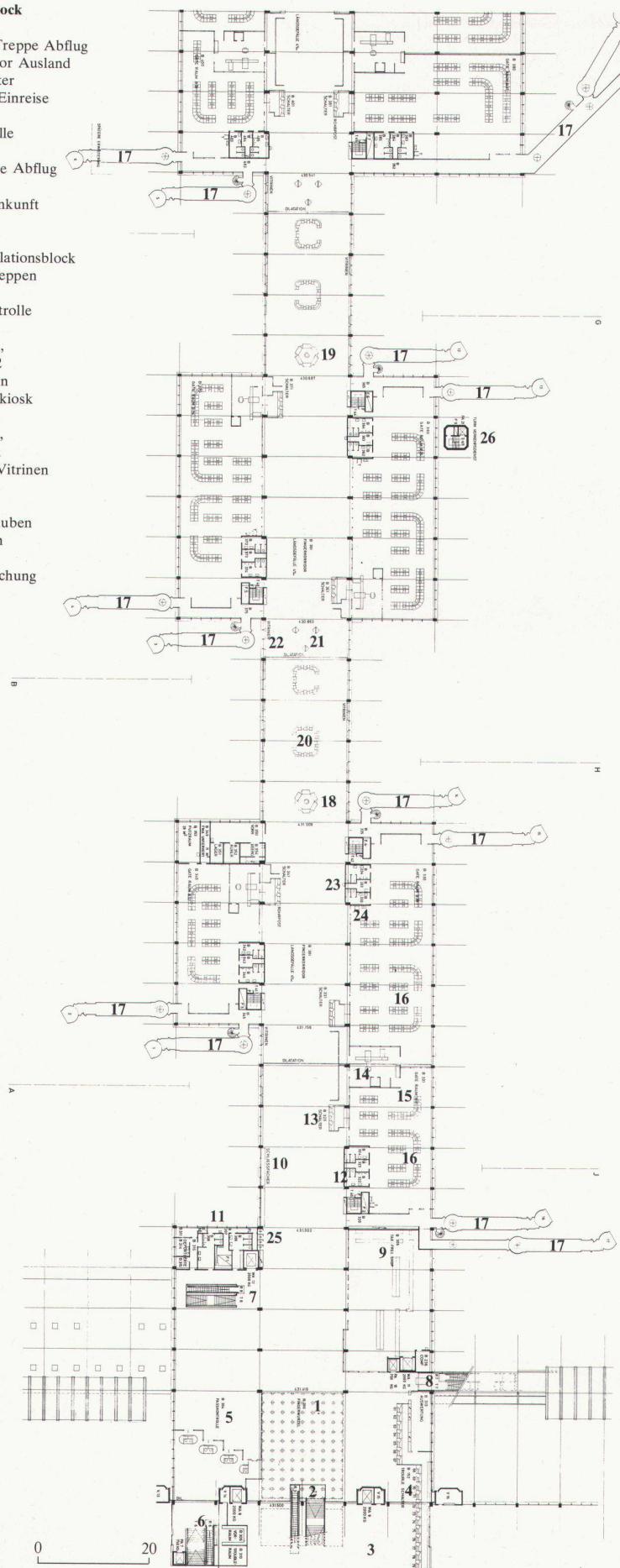


9

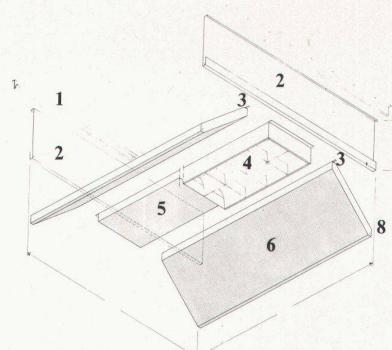
10

Grundriss Fingerdock

- 1 Fingerwurzel
 - 2 Rolltreppe - Treppe Abflug
 - 3 Transit Korridor Ausland
 - 4 Trouble-Schalter
 - 5 Passkontrolle Einreise
 - 6 Rolltreppe -
Treppe Zollhalle
 - 7 Rolltreppe -
Treppe Busgate Abflug
 - 8 Rolltreppe -
Treppe Bus Ankunft
 - 9 Tax-free Shop
 - 10 Schliessfächer
 - 11 WC und Installationsblock
 - 12 WC und Nottreppen
 - 13 Gateschalter
 - 14 Sicherheitskontrolle
 - 15 Gateraum
 - 16 Sitzmöbelierung,
Komfortstufe 2
 - 17 Fluggastbrücken
 - 18 Uhrenverkaufskiosk
 - 19 Kiosk
 - 20 Sitzmöbelierung,
Komfortstufe 1
 - 21 Frei stehende Vitrinen
 - 22 Wandvitrinen
 - 23 Trinkbrunnen
 - 24 Wandtelefonhauben
 - 25 Telefonkabinen
 - 26 Turm für
Vorfeldüberwachung

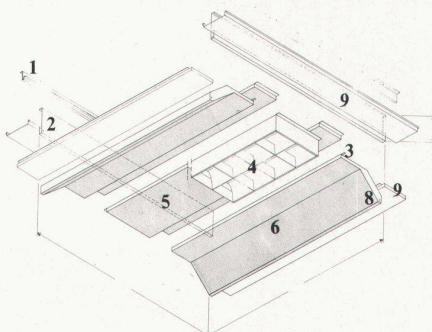


Decke Typ A

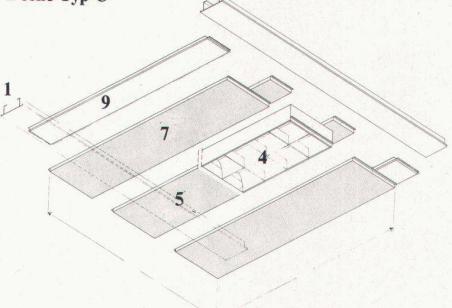


- 1 Aufhängeprofil
 - 2 Seitenblech
 - 3 Stoßriegel
 - 4 Leuchte
 - 5 Zwischenblech 25%, gelocht, mit Vetroflexeinlage
 - 6 Schrägblech 25%, gelocht, klappbar, mit Vetroflex-einlage
 - 7 Randblech 25%, gelocht, mit Vetroflexeinlage
 - 8 Bolzen (Drehpunkt)
 - 9 Fugenblech

Decke Typ B



Decke Typ C



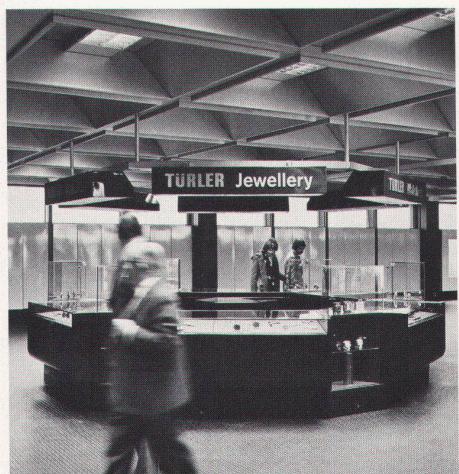
Bildlegenden zur nächsten Seite:
11, 12 Verkaufskiosk und Vitrinen im Korridor des Fin-

gerdocks
13 Bei jedem Gate im Fingerdock kann sich der Transfer-Passagier für seinen Weiterflug abfertigen lassen.

ter-Passagier für seinen Weiterflug abfertigen lassen. Diese Schalter sind wie die Check-in-Schalter in der Abflughalle mit dem neuen DCS-System ausgerüstet.

14 Lounge und Ladenzone im Transitgeschoss

15 Fingerdockkorridor: Blick in den etwa 280 m langen, grosszügig dimensionierten Fingerdockkorridor.



11



13



12



14



15

Die über die drei Geschosse verteilten Ladenzonen mit den verschiedensten Mieterstellten gestalterisch ein besonderes Problem dar. Die Ausführung mit standardisierten Elementen trägt wesentlich zur Beruhigung des Raumeindruckes bei. Während in der Abflughalle mobile Vitrinen offen gruppiert sind, ist im Transitgeschoss eine Lösung mit lamellenförmig angeordneten Wandpaneelen gesucht worden.

In den Restaurants und Stehbars wurde versucht, durch folkloristische Gestaltungselemente und Ausstellungsobjekte die schweizerische Volkskunst darzustellen.

Charakteristik der Raumzonen

Die Abflughalle dehnt sich im zentralen Bereich unter drei grossen silbergrauen Oberlichtträgern in sichtbarer Stahlkonstruktion stark in die Höhe aus. Durch die konsequente Verglasung des obersten Bereichs aller Zwischenwände wird das Fassadenlicht spürbar.

Durch den visuellen Kontakt mit Flugfeld und Flugzeugen gewinnt der Reisende den Eindruck von Weite. Die tiefblaue Decke und ein heller Granitboden unterstützen die gewünschte Stimmung, farbig belebt durch die Emailverkleidungen der verschiedenen Schaltergruppen und Wände.

Das 280 m lange Fingerdock mit einer relativ geringen Höhe des zentralen Korridors stellte gestalterisch besondere Probleme. Im Gegensatz zum Abflug- und Ankunftsgegeschoss ist hier die Decke silbergrau. Der Raum wird durch den systematischen Wechsel einer Flachdecke zwischen den Warteräumen und einer Kassettendecke in den eigentlichen Korridorbereichen in der Länge gegliedert. Sitzgruppen, Vitrinen und Verkaufskioske beleben und verkürzen den Korridor.

In den Abruräumen (Gates) erlaubt die vollständige Verglasung der Fassade den optischen Kontakt mit Flugzeug und Vorfeld. Tep-

pichboden, Kassettendecke und Möblierung bestimmen den Raumeindruck. Die in lebhaftem Ocker gehaltenen Verkleidungen der Sanitärböcke wirken als belebende Farbflecken.

Der Bereich des Transitgeschosses dient dem längerfristigen Aufenthalt. An die beiden Warteräume im Zentrum schliessen Restaurants, verschiedene Dienste und Einkaufsmöglichkeiten an. Im Interesse einer ruhigen Gesamtwirkung ist für alle Geschäfte ein spezielles einheitliches Frontvitrinensystem aus dunkel eloxierten Alulamellen angewendet worden. Materialien und Farben streben eine gediegene Atmosphäre an. Eine grosse Kunstuhr ermöglicht es den Museen der Region, ihre Sammlungen einem internationalen Publikum vorzustellen.

Die Zollhalle dient der Gepäckrückgabe an den Passagier. Der Raum ist in seiner Einrichtung zweckbedingt nüchtern. Die verglaste Trennwand zur Ankunftshalle erlaubt den visuellen Kontakt mit den Abholern. Leider hat der Glasabschluss im Bereich der Zollabfertigung aus Sicherheitsgründen wieder geschlossen werden müssen.

Die schmale Ankunftshalle ermöglicht mit den grossen Fensterflächen zur Vorfahrt eine gute Übersicht und bildet in Material und Farbe eine Einheit mit der Zollhalle.

Möblierung

Bei den Sitzgelegenheiten waren zwei verschiedene Komfortstufen zu berücksichtigen: Komfortstufe 1 für Passagiere mit grossen Wartezeiten im Transitgeschoss, Komfortstufe 2 für Reisende mit kurzen Wartezeiten in den Gates. Kriterien der Reinigung und der Mobilität für spätere Umgruppierungen waren Grundbedingungen. Ein ausserordentlicher Verschleiss der Oberflächen in der bisherigen Praxis erforderte besonders widerstandsfähige Materialien. Nach dem auf dem Markt kein Möbelprogramm den gewünschten Anforderungen entsprochen hat-

te, wurde ein spezielles Programm entwickelt. Die feueremaillierten Blechteile und die gewählten Farben sind Bestandteile der gesamten Konzeption. Polsterung und Verkleidung sind leicht demontierbar oder in Elementbauweise konzipiert. Ablagetaschen und Aschenbecher sind in die Möblierung der Wartezeonen integriert.

In den sachlich technischen Räumen hat man bewusste Akzente mit den als freie Körper im Raum ausgebildeten Telefonhauben gesetzt, deren Material, Farbe und Form sich jedoch harmonisch in den Gesamtausbau einfügen.

Information und Wegweisung

Je leichter sich ein Fluggast orientiert, desto sicherer fühlt und bewegt er sich und desto angenehmer wird sein Aufenthalt. Diese Erkenntnis war und ist Grund genug, der Information und der Wegweisung im Flughafen Zürich auch im visuellen Bereich die entsprechend sorgfältige Bearbeitung zukommen zu lassen.

Für die Beschriftungen im Flughafen Zürich besteht ein Gestaltungskonzept, welches alle Beschriftungsanforderungen wie auch die ästhetischen Kriterien berücksichtigt – ein Gestaltungskonzept im Dienste einer internationalen Öffentlichkeit, für den reibungslosen Ablauf des internen Verkehrs und nicht zuletzt für die rationelle Abwicklung der Produktion.

Im Terminal B kommen die sogenannten Piktogramme konsequent zur Anwendung, das sind Bildzeichen zur Information und zur Wegweisung. Die Zürcher Piktogramme sind eine Weiterentwicklung von bestehenden, bekannten Zeichen sowie eine Entwicklung von neuen Zeichen mit neuem Inhalt. Obwohl die Piktogramme aufgrund ihrer Übersprachlichkeit und Einprägsamkeit ein Hauptelement der Information und Wegweisung darstellen, sind diese heute ohne begleitenden Text nicht denkbar. Piktogramm und Legende sind deshalb als Einheit zu verstehen.

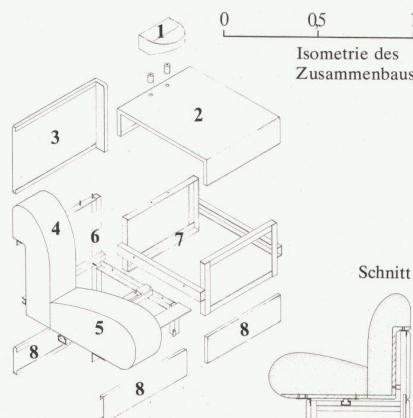
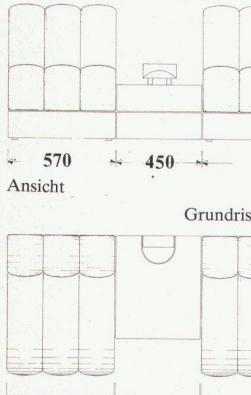
Möblierung, Komfortstufe 1

- 1 Aschenbecher, Aluminium emailliert
- 2 Ablage, emailliert
- 3 Rückenblech, emailliert
- 4 Rückenpolster Kunstleder
- 5 Sitzpolster Kunstleder
- 6 Unterkonstruktion Einer- oder Zweier-sitz, promatverzinkt
- 7 Unterkonstruktion Ablage, promatverzinkt
- 8 Sockelbleche, emailliert

Möblierung, Komfortstufe 2

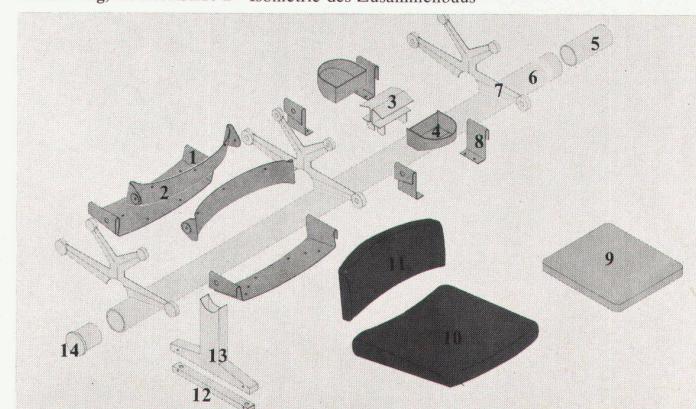
- 1 Sitz, Unterkonstruktion thermolackiert
- 2 Rücken, Unterkonstruktion thermolakiert

Möblierung, Komfortstufe 1



- 3 Aschenbecherhalterung, Chromnickelstahl matt vibriert
- 4 Aschenbecher, Aluminium feueremailliert
- 5 Kupplungssteil Chromnickelstahl
- 6 Tragrohr, Chromnickelstahl
- 7 Konsole zweiseitig, Chromnickelstahl
- 8 Halterung Ablagetaschen thermolackiert
- 9 Ablagetaschen Stahlblech feueremailliert
- 10 Sitzpolster Kunstleder
- 11 Rückenpolster Kunstleder
- 12 Fußbefestigung Chromnickelstahl
- 13 Fuß zweiseitig Chromnickelstahl
- 14 Endkappe Chromnickelstahl

Möblierung, Komfortstufe 2





16



18



17



19



20



21

16, 17 Transit: Die Aufenthaltslounges für Transitpassagiere sind komfortabel bestuhlt und mit Schreibtischen ausgestattet; sie bieten Ausblick auf die Fingerdocks und wirken durch ihre Vitrine mit Kunstsäulen besonders attraktiv.

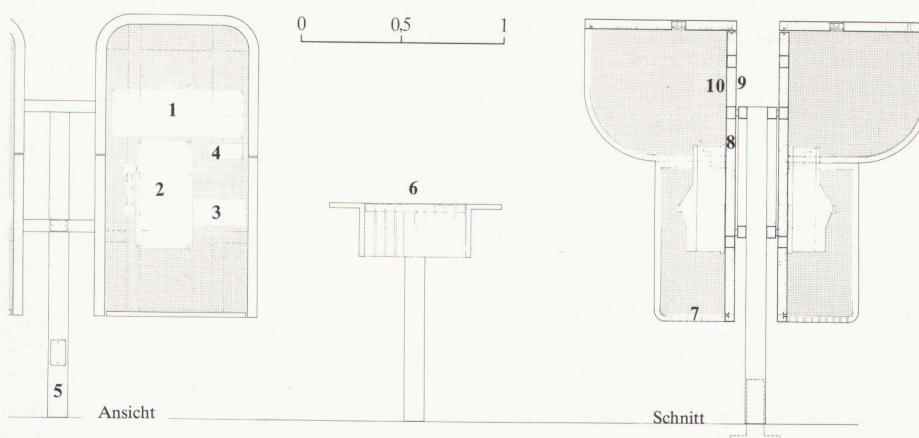
18 Abrufraum im Fingerdock: Jedem der 9 Dockstandplätze entspricht im Fingerdock ein eigener Warteraum, gross genug für die Passagieranzahl der Grossraumflugzeuge.

19 Abrufraum im Busgate: Für Flugzeuge konventioneller

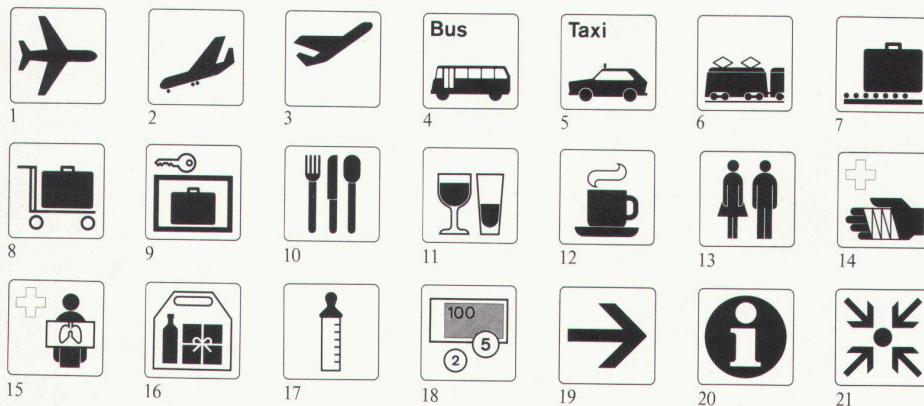
Größe, die durch Vorfeldbusse bedient werden, stehen 8 durch transparente Schranken getrennte Abrufräume zur Verfügung.

20 Möblierung, Komfortstufe 1: Speziell für den Terminal B ist dieses komfortable Möblierungsprogramm entwickelt worden. Seine besonderen Merkmale sind: jedes Polsterelement kann einzeln ersetzt werden, freie Kombinationsmöglichkeiten, Rücksicht auf rationelle Reinigungsmethoden. Sockel und Ablage sind aus emaillierten Blechteilen.

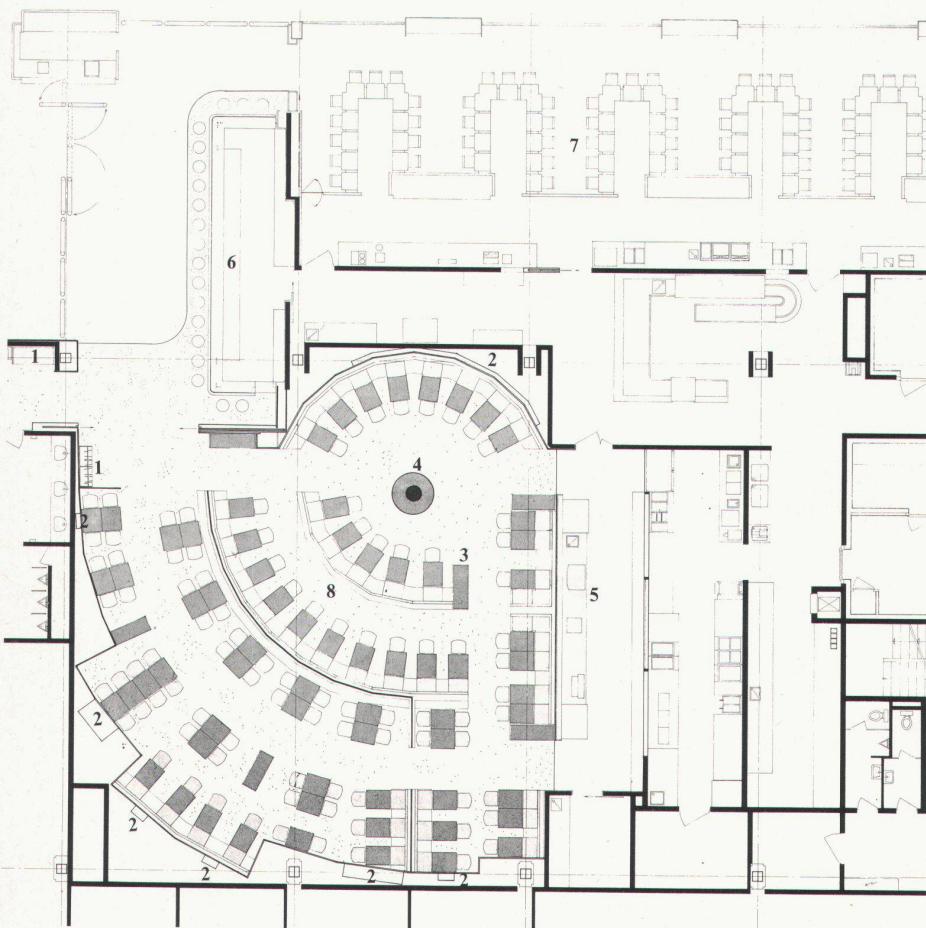
21 Möblierung, Komfortstufe 2: Die eigenwillige formale Gestaltung beruht auf einem Konstruktionsprinzip, bei dem die aufklappbaren Sitze und Ablagen mit den Rücklehen auf ein Tragrohr aufgesetzt sind. Tragrohre in Bogenform, kombiniert mit geraden Bauteilen, ermöglichen eine fortlaufende Form von Sitzgruppen, die für die Raumunterteilung und die Führung des Passagierstromes von wesentlicher Bedeutung sind.

**Telefonhauben**

- 1 Bedienungsanweisung
 2 Kassierstation
 3 Schreibtäblar
 Chromnickelstahl
 4 Aschenbecher
 Chromnickelstahl
 5 Tragkonstruktion
 Vierkantstahlrohr
 6 Telefonbuchhalter
 7 Gitterrost aus Chrom-
 stahlblech
 8 Schallschluckmatte
 Vetroflex, einseitig
 schwarze Neopren-
 beschichtung
 9 Stahlblech, 2 mm, feuer-
 emailliert
 10 Chromstahlblech, 1 mm,
 25%, gelocht

**21 Beispiele aus den 60 Zürcher Piktogrammen**

- | | |
|-----------------|---------------------|
| 1 Flughafen | 11 Bar |
| 2 Ankunft | 12 Cafeteria |
| 3 Abflug | 13 Toiletten |
| 4 Bus | 14 Sanitär |
| 5 Taxi | 15 Grenzsanität |
| 6 Bahn | 16 Shopping |
| 7 Gepäckausgabe | 17 Nursery |
| 8 Wagen | 18 Bank/Geldwechsel |
| 9 Schließfächer | 19 Richtung |
| 10 Restaurant | 20 Information |
| | 21 Treffpunkt |

**Restaurant für Transitpassagiere**

- | | |
|-----------------------|--------------------|
| 1 Garderobe | 5 Ausgabe |
| 2 Vitrinen Volkskunst | 6 Cocktailbar |
| 3 Servicestation | 7 Schnellimbissbar |
| 4 Dessertisch | 8 Café |

Bildlegenden zur nächsten Seite:

- 22 Frei stehende Telefonhauben im Transitgeschoss
 23, 24 Anwendung von Piktogrammen mit Beschriftung im Terminal B
 25 Brasserie «Gueti Zyt» im Abfluggeschoss mit Aussicht auf das Flugfeld
 26 Stehbar in der Ladenzone im Transitgeschoss
 27, 28 Restaurant für Transitpassagiere
 29 Stehbar Buvette im Ankunftsgeoss



22



23



24



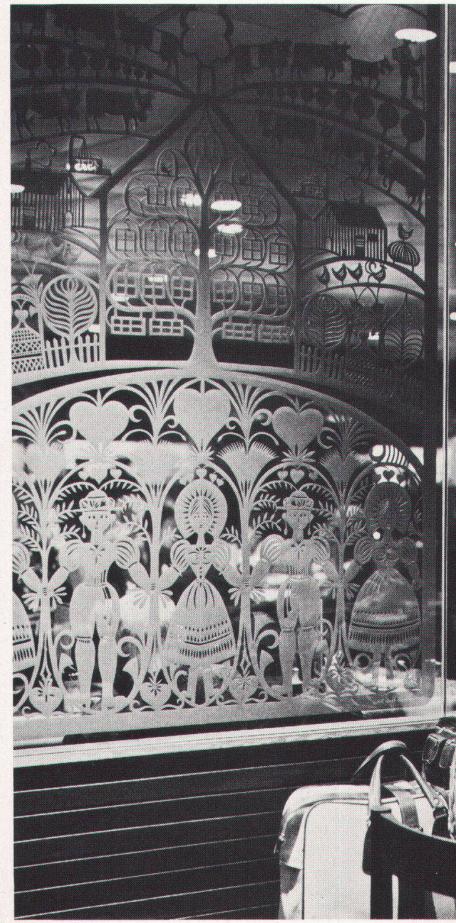
25



26



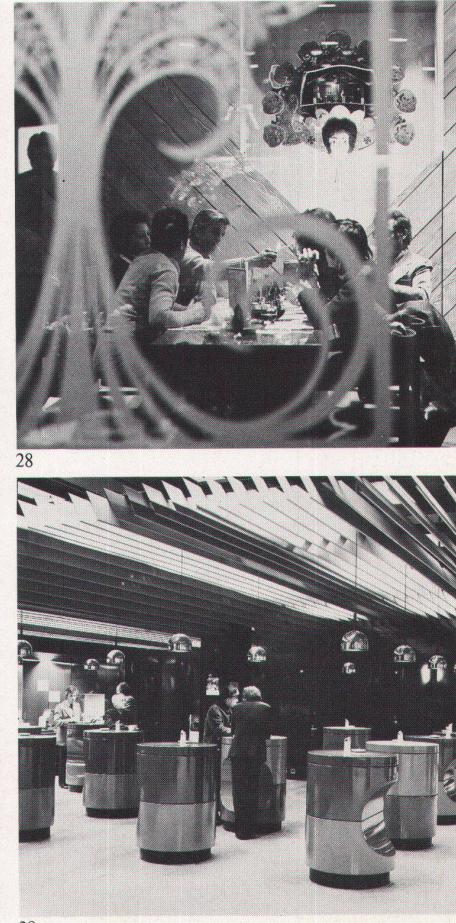
27



27



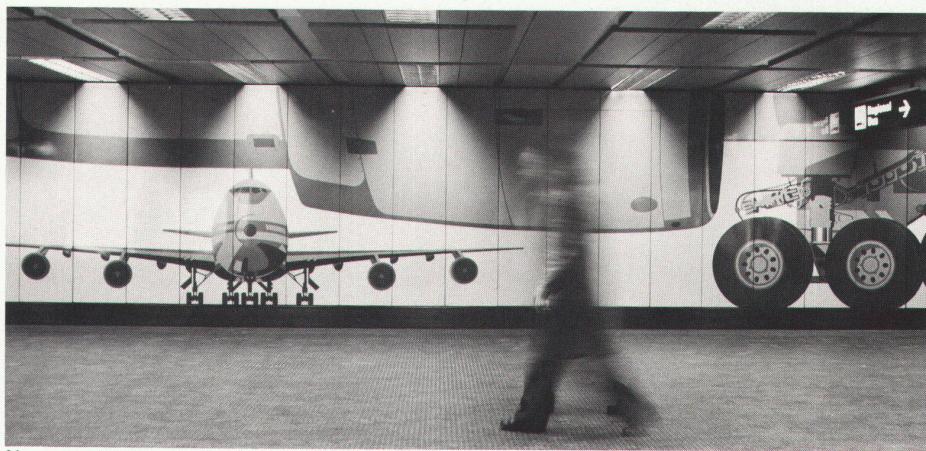
28



29



30



31



32



33



34

30 Eine angedockte DC 10-30 der Swissair. Pro Gate sind je zwei Ladebrücken vorhanden, die bei Grossraumflugzeugen für die beiden Reiseklassen eingesetzt werden.

31 Wandverkleidungen: Sujets aus der Fliegerei bereichern die durchwegs mit farbig emaillierten Stahlblechen verkleideten Wandflächen.

32 Treffpunkt in der Ankunftshalle

33 Empfang der ankommenden Passagiere in der Ankunftshalle mit zentraler Flugmeldeanlage

34 Zollhalle: An 7 Ausgabebändern (Racetracks) können die ankommenden Passagiere ihr Gepäck in Empfang nehmen.

Fotos:

1, 3, 4, 5, 6, 8, 16, 17, 31, 32: F. Maurer; 2: Comet; 7, 12, 13, 14, 15, 18, 19, 26, 30, 33, 34: Michael Wolgensinger; 9, 10, 11, 12, 20, 21, 22, 25, 27, 28, 29: Manfred Bingler; 23, 24: MB & Co.