

**Zeitschrift:** Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art  
**Band:** 63 (1976)  
**Heft:** 3: Zug und Flug = Train et vol

**Artikel:** Flughafen Malmö-Sturup : Architekturbüro A4  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-48568>

#### 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:** 13.01.2026

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

# Flughafen Malmö-Sturup

Architekturbüro A 4, Stockholm

Der Flughafen Sturup ersetzt den ehemaligen internationalen Flughafen von Bulltofta in der Region Malmö in Südschweden, der allzu nahe der Stadt gelegen war und keine Möglichkeiten bot, ihn den flugtechnischen Anforderungen der sechziger Jahre anzupassen. In dem ungefähr 25 km von Malmö entfernten Sturup lag ein für den Bau eines Flughafens geeignetes Gelände, und hier wurde der Flugverkehr im Jahre 1972 aufgenommen.

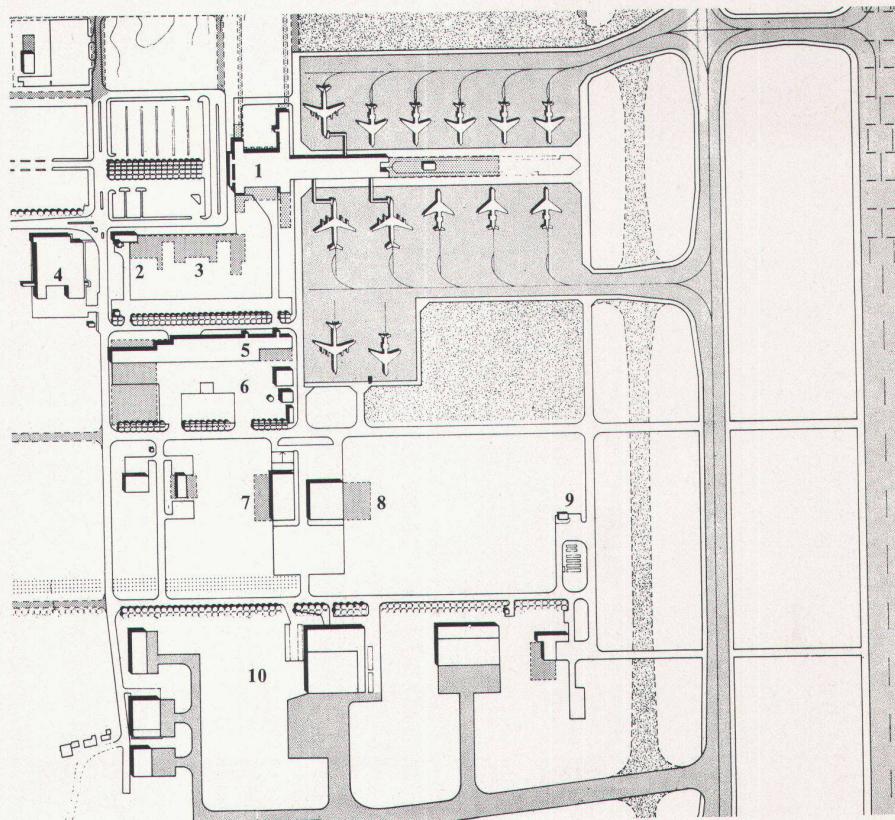
Die Anlage ist insofern bemerkenswert, als nicht nur für Projektierung und Ausführung kurze Fristen zur Verfügung standen, sondern auch der finanzielle Aufwand relativ gering war. Im ganzen budgetierte man rund 120 Mio. schwedische Kronen (etwa 73 Mio. Schweizer Franken); davon waren vier Fünftel für Pisten, Straßen usw. und ein Fünftel für die Abfertigungs- und Verwaltungsgebäude vorgesehen.

Im Hauptplan waren drei Pisten vorgesehen, wovon die längste, 2,8 km, als erste gebaut wurde; sie erlaubt Start und Landung von Flugzeugen der Größenordnung DC-8-63 oder Boeing 747.

Um die Baukosten der Gebäude niedrig zu halten, war man auf einfache Konstruktionen und preisgünstige Materialien angewiesen. Der Passagierverkehr wickelt sich konsequent zu ebener Erde ab, wobei die Anlage als Fingersystem mit zentralen Abfertigungsdiensten bezeichnet werden könnte. Der «Finger» ist in seiner Länge in Abteilungen für den Inland- und den Fernverkehr durch zentral gelegene Dienstleistungsbetriebe wie Restaurants, Läden, Toiletten usw. gegliedert. Den ankommenden und den abfliegenden Passagieren steht eine gemeinsame Halle zur Verfügung. Das Verkehrsvolumen von rund einer Million Fluggästen pro Jahr erlaubt eine Zentralisation der Dienststellen und kurze Anmarschwege. Das Untergeschoss ist für den Flugdienst und die Gepäckbeförderung reserviert. Das ganze Grundkonzept erlaubt ohne weiteres den Weiterausbau in sieben voneinander unabhängigen Etappen. Der gegenwärtige Terminal würde dann als Einheit integriert.

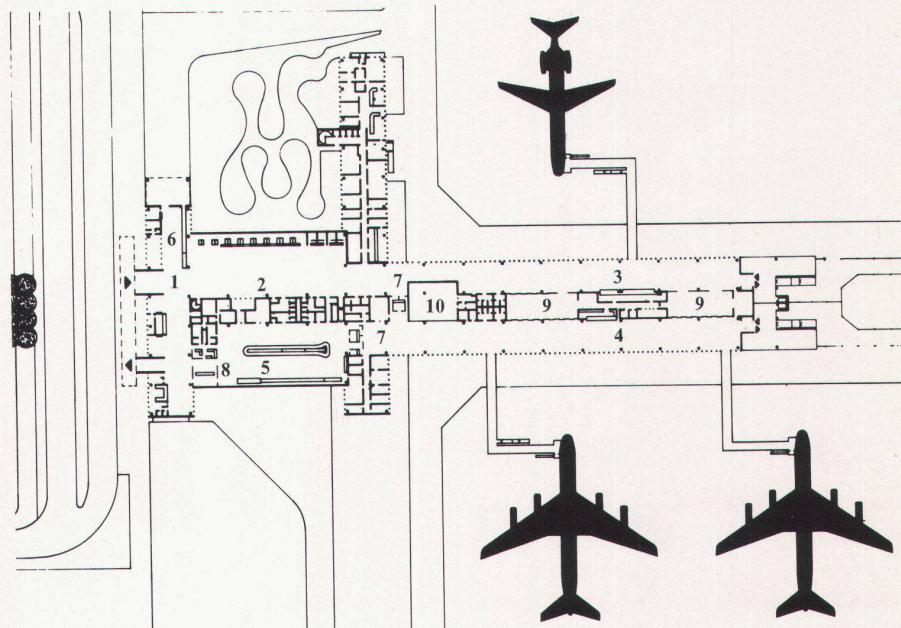
Dem Gebäude liegt eine Säulenkonstruktion mit einem Raster von 7,2×9,6 m zugrunde; als Baumaterial dient Stahl mit einer leichtgewichtigen Außenhaut. Außen dominiert eine leuchtendgelbe Farbe, die gewählt worden ist, um die verstreuten Baukörper zu identifizieren, aber auch, weil das Gelb, eine typische Farbe in der südschwedischen Landschaft, in schönem Kontrast zum Grau der Pisten- und Straßenbeläge steht.

Auch im Innern verwendete man glänzende Farben: alle tragenden Elemente sind weiß, die beweglichen Wände grün, die Schalter für Buchungen und Passkontrolle rot, die zur Information gelb oder grün. *Ragnar Uppman*



Bebauungsplan  
im Vollausbau

- |                        |                           |                   |
|------------------------|---------------------------|-------------------|
| 1 Terminal             | 5 Verwaltung, Werkstätten | 8 Luftfracht      |
| 2 Kontrollturm         | 6 Energieversorgung       | 9 Treibstofflager |
| 3 Kontrollzentrum      | 7 Bordküche               | 10 Flugzeughallen |
| 4 Flugsicherungsschule |                           |                   |



Terminal,  
Passagiergeschoß

- |                              |                         |                 |
|------------------------------|-------------------------|-----------------|
| 1 Eingang                    | 4 Warteraum Ausland     | 7 Passkontrolle |
| 2 Schalterhalle und Check-in | 5 Gepäckempfang Ausland | 8 Zoll          |
| 3 Warteraum Inland           | 6 Gepäckempfang Inland  | 9 Restaurants   |
|                              |                         | 10 Läden        |



Flughafen Malmö-Sturup