

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

Artikel: Personenflüsse : Labyrinth mit Übersicht
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122517>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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



Labyrinth mit Übersicht

1

Für den Passagier sind die meisten Flughäfen ein Labyrinth, in dem er sich nur mit Hilfe der Wegweiser zurechtfindet. Vom Irrgarten zur neuen Übersicht ist auch darum das Programm der fünften Etappe im Flughafen Zürich. Für die Betreiber hingegen ist der Flughafen eine riesige Logistikmaschine, durch die er den Strom der Passagiere und Güter hindurchleitet.

• Drei Elemente sind auf diesen Plänen dargestellt: der Passagierfluss, der Gepäckfluss und die Grenze zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Land Transit. Im Gegensatz zum Wasser fließen Passagier- und Gepäckfluss immer in zwei Richtungen: luft- und landwärts. Endlich hat man die Möglichkeit, auf den Plänen die Wege zu rekonstruieren, die man als Passagier oft gegangen ist. Passagierfluss heisst Passagierlenkung. Da gilt die Regel: «Space and light are defining the decision points». Mit Raum und Licht wird der Passagier gelenkt. Darum ist ein Flughafen weit mehr als das Einpacken einer funktionierenden Wegführung. Er ist ein architektonisches Werk. Dafür braucht es einen architektonischen Willen. Was soll erreicht werden? Die Planergemeinschaft Flughafenkopf hat ihr Programm definiert. Es sind die fünf Punkte der zeitgemässen Flughafenarchitektur:

- Ruhe: Der Flughafen wird nie laut, weder in seiner Architektur, noch in seiner Atmosphäre, noch in seiner Akustik. Nie soll man sich gehetzt fühlen.
- Zurückhaltung: Der Flughafen ist nie aufdringlich. Die zurückhaltende Palette der Materialien bildet die Basis für das Raumerlebnis. Man soll sich nie gezwungen fühlen.
- Klarheit: Der Flughafen verwirrt nie. Trotz der Grösse und Komplexität bewahrt man die Übersicht. Der Passagier soll sich nie verloren fühlen.
- Transparenz: Der Flughafen ist keine geschlossene Schachtel. Immer gibt es Aus- und Durchblicke. Man soll sich nie von der Aussenwelt abgeschnitten fühlen.
- Freshness: Durch den Flughafen zieht sich der rote Faden des Materialkontrastes. Von metallisch kühlen Oberflächen hebt sich der warme Ton des Holzes ab. Zusammengefasst: Der Flughafen ist modern.

Ein Provisorium und eine Option

Der provisorische Transferkorridor kostete inklusive Abbruch acht Millionen Franken und ermöglichte während der Bauzeit den Transitpassagieren den Wechsel zwischen den Fingerdocks A und B. Vom Transitkorridor aus konnte man auch mit dem Lift und über die Treppe die Einreisehalle und die Skymetro erreichen, das Dock E war damit auch ans Provisorium angeschlossen.

Sollte die Schweiz dem Schengener Abkommen beitreten, muss das Land Transit in zwei Halbnationen geteilt werden: in Schengen (Europa) und Nonschengen (International). →

1 Die Einreisehalle erfüllt die fünf Punkte der Flughafenarchitektur. Ruhe, Zurückhaltung, Klarheit, Transparenz und Freshness.

Einreisehalle Ebene E01

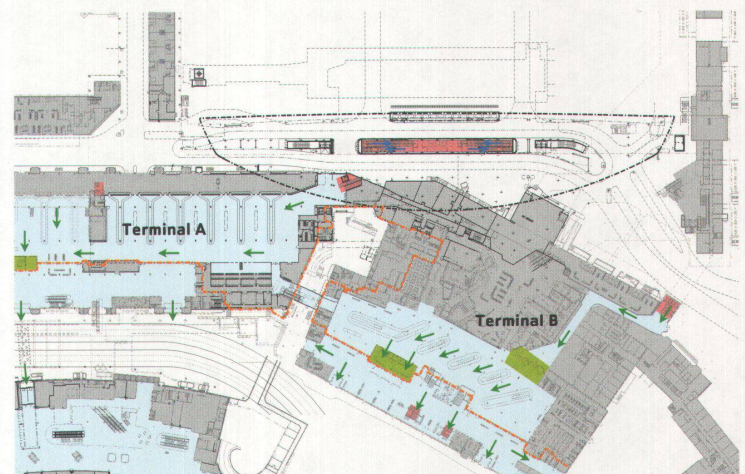
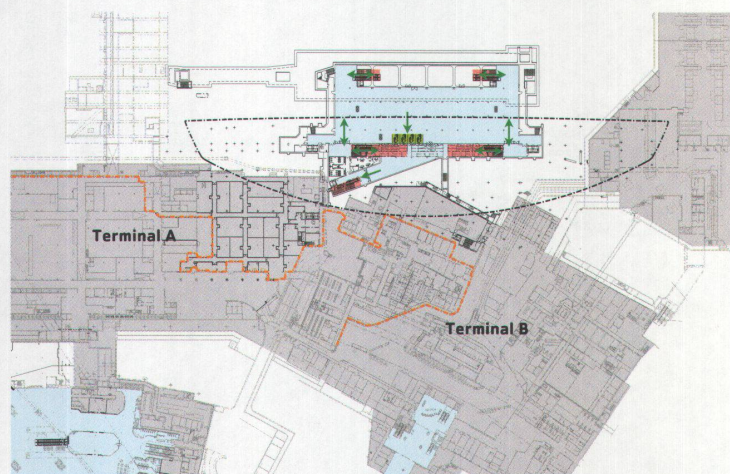
Für die Passagiere ist es einfach: sie nehmen die Skymetro. Wer wegfliegt, kommt von oben aus dem Airside Centre in die Einreisehalle und von da ein Geschoss tiefer zur Skymetro, die zum Dock E fährt. Die Leute, die vom Dock E her ankommen, stauen sich in der Einreisehalle vor der Zollkontrolle. Nach der Grenze geht's nach rechts eine Treppe hinauf zur Gepäckausgabe auf der Ebene E 0 (Ankunft). Die Transitpassagiere steigen von der Einreisehalle durch die Ausgänge rechts und links die Kaskadentrepfen hoch und gelangen ins Airside Cen-

ter. Im Terminal A spürt man die Ausrichtung der darüber liegenden Oeschgerhalle. In ihrer landseitigen Verlängerung ist noch das Ende des Irrgangs zu sehen. Es ist jener unterirdische, geknickt verlaufende, niedrige Korridore, der vom Bahnhofterminal herkommt. Durch ihn wird man geschleust, wenn man im Bahnhofterminal den Tafeln «Gate A» folgt. Der Plan des ersten Untergeschosses zeigt eindrücklich, dass der Flughafen eine riesige Logistikmaschine ist. Was der Passagier sieht, ist nur ein Bruchteil dessen, was vorhanden und nötig ist.

Tarmac Ebene E0

Tarmac ist mit Flugvorfeld zu übersetzen, was naturgemäss Erdgeschoss bedeutet. Allerdings hat man auf dem Flughafen selten eine eindeutige Vorstellung, auf welchem Geschoss man sich befindet. Immerhin, Erdgeschoss heisst in Zürich auch Ankunft. Wer von unten aus der Einreisehalle kommt, sucht sein Gepäck in der Gepäckausgabe 2, die von der Luftseite her beliefert wird. Der Passagier geht anschliessend durch den Zoll und kommt in die Ankunftshalle 2. Dort warten die Lieben oder das Taxi. Zum Zug oder ins Parkhaus muss man eine Treppe höher

über die Seufferbrücke (Passerelle) in den Bahnhofterminal. Die ankommenden Passagiere aus dem Fingerdock A müssen die Servicestrasse unterqueren und gelangen durch einen schmalen Korridor zur Passkontrolle, anschliessend zur Gepäckausgabe, die von unten her beliefert wird. Nach dem Zoll folgt die Ankunftshalle A, von dort gehts nach unten, zum Korridor Richtung Bahnhofterminal auf der Ebene E 01. Auf der Ebene Tarmac gibt es zwei Hauptschliessungen: die Zufahrt und die Servicestrasse. Dazwischen eingeklemmt liegen die Terminals A und B.



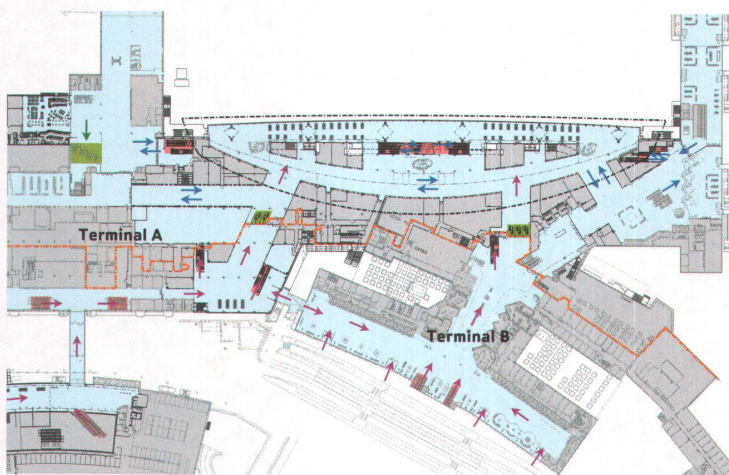
Passagiere Logistik Passkontrolle Vertikalverbindungen Grenze zum Land Transit Ankunft Transit Abflug

Passagierzahlen						
Jahr	Flugbewegungen	Passagiere	Fracht in t			
1948		136 941	1381			
1950	41 750	200 723	2864			
1960	101 800	1 330 733	15 719			
1970	130 472	4 530 024	96 203			
1980	161 129	7 992 044	183 707			
1990	219 861	12 769 757	325 798			
2000	325 622	22 675 366	545 423			
2001	309 230	21 012 871	492 869	-5%	-7.3%	-9.6%
2002	282 154	17 948 058	421 811	-8.8%	-14.6%	-14.4%
2003	269 329	17 024 937	389 843	-4.5%	-5.1%	-7.6%

Abflug Ebene E1

Die Passerelle liefert die Bezugshöhe: man befindet sich auf dem Niveau der Oeschgerhalle. Zwei Zugänge zum Airside Centre hat der abfliegende Passagier: 1. aus der Fahnenhalle B und 2. aus der Oeschgerhalle. Wer von der Passerelle kommt und seinen Boardingpass schon hat, kann direkt in die Fahnenhalle B, von dort zur Passkontrolle und ins Airside Centre weitergehen. Wer noch einchecken muss, der steigt ein Geschoss nach oben zum Terminal B. In die Oeschgerhalle gelangt man von unten aus dem Irrgang, dem niedrigen Korridor. Von dort aus überwindet die eine Rolltreppe nur ein Geschoss und landet auf der Ebene Ankunft. Die, die zum Abflug

müssen, steigen über zwei Geschosse und erreichen die Ebene 1. Im Terminal A checkt man ein, geht durch die Halle und die Passkontrolle und kommt ins Airside Centre. Man kann aber auch links neben der Kontrolle die Treppe hoch fahren auf die obere Ebene E 2. Das Airside Centre ist der grosse Verteiler. Von hier aus gehen die abfliegenden Passagiere entweder zu den Fingerdocks A und B oder über die zentrale Kaskadentreppe hinunter in die Einreisehalle und weiter zur Skymetro. Die Transitpassagiere können über das Airside Centre von jedem der Docks in jedes umsteigen. Auch die Busgates sind von hier aus erreichbar. Das Airside Centre ist die Drehscheibe der Passagierströme.



Passagiere Logistik Passkontrolle Vertikalverbindungen Grenze zum Land Transit Ankunft Transit Abflug

→ Die Passagiere der beiden Schengener Halbnationen dürfen sich nicht vermischen. Darum ist die Option Schengen heute schon im Airside Centre unsichtbar eingebaut worden. Die Aussparungen in den Decken für zusätzliche Treppen zum Beispiel sind vorbereitet und man weiss, wo mit Glaswänden Abschränkungen errichtet werden müssen. Im Prinzip wird im Airside Centre die obere Ebene zur Halbnation Schengen, die untere zur Halbnation Nonschengen geschlagen. Eine Dimension der Option Schengen bleibt unsichtbar: Nicht nur die Passagier-, auch die Gepäckströme müssen getrennt funktionieren.

Notwendige Anmerkung

Im Wettbewerbsprogramm von 1996 schien alles noch klar: 240 000 Flugbewegungen und 20 Millionen Passagiere im Jahre 2002. Mit diesen Annahmen und mit dem Glauben an eine gesunde Swissair als Home Carrier, die in Zürich ihren Hub betreibt, wurde die fünfte Baustufe gestartet. Im Jahr 2000 war der Höchststand von 326 000 Bewegungen und 21 Millionen Passagieren erreicht. Drei Jahre später waren es noch 296 000 Bewegungen, und 17 Millionen Passagiere. Zwei Stichworte als Erklärung: die Attentate auf die Türme des World Trade Centres am 21. September 2001 und der Untergang des Swissair. Das Fingerdock B wurde geschlossen und man sucht eine neue Nutzung. Damit ist aber die Grundidee des Projektes Airside Centre geschwächt worden. Statt wie im Projekt vorgesehen über die zentrale Halle zwischen den beiden Fingerdocks die Passagierströme nach links und rechts zu verteilen, ist heute nur die Bewegung nach rechts zum Fingerdock A übrig geblieben. Das Airside Centre leistet gewissermassen nur zwei Drittel dessen, wofür es gebaut ist. Allerdings ist in der Vergangenheit alles, was zu Beginn zu gross war, bald schon zu klein geworden auf dem Flughafen Zürich. •

Die schöne Aussicht Ebene 2

Das obere Geschoss des Airside Centres kann an fünf Stellen erreicht werden: Über die zentrale Kaskadentreppe, über die beiden Erschliessungen an den Flügelspitzen und über die beiden mittleren Zugänge. Die Passagierflüsse sind grundsätzlich dieselben wie im unteren Geschoss, beide dienen als Drehscheibe für Abflug- und Transfer-

passagiere. Architektonisch spannend ist der Weg aus dem Check-in 2 durch die Fahnenhalle B zum Airside Centre. Eine Treppe und daneben eine Rampe überwinden eine kleine Höhendifferenz, was die Architekten zur räumlichen Erfindung nutzten und gleichzeitig die Anforderungen des behindertengerechten Bauens erfüllten.

